J. Piotrowski

PRZEDSIĘBIORSTWA MORSKIE



G. PIOTROWSKI

PRZEDSIĘBIORSTWA MORSKIE

GŁÓWNA
KSIĘGARNIA
WOJSKOWA
WARSZAWA
1935

OKŁADKA,
OPRACOWANIE
GRAFICZNE
ATELIER
GIRS-BARCZ
WARSZAWA

TŁOCZONO
W DRUKARNI
NARODOWEJ
W KRAKOWIE

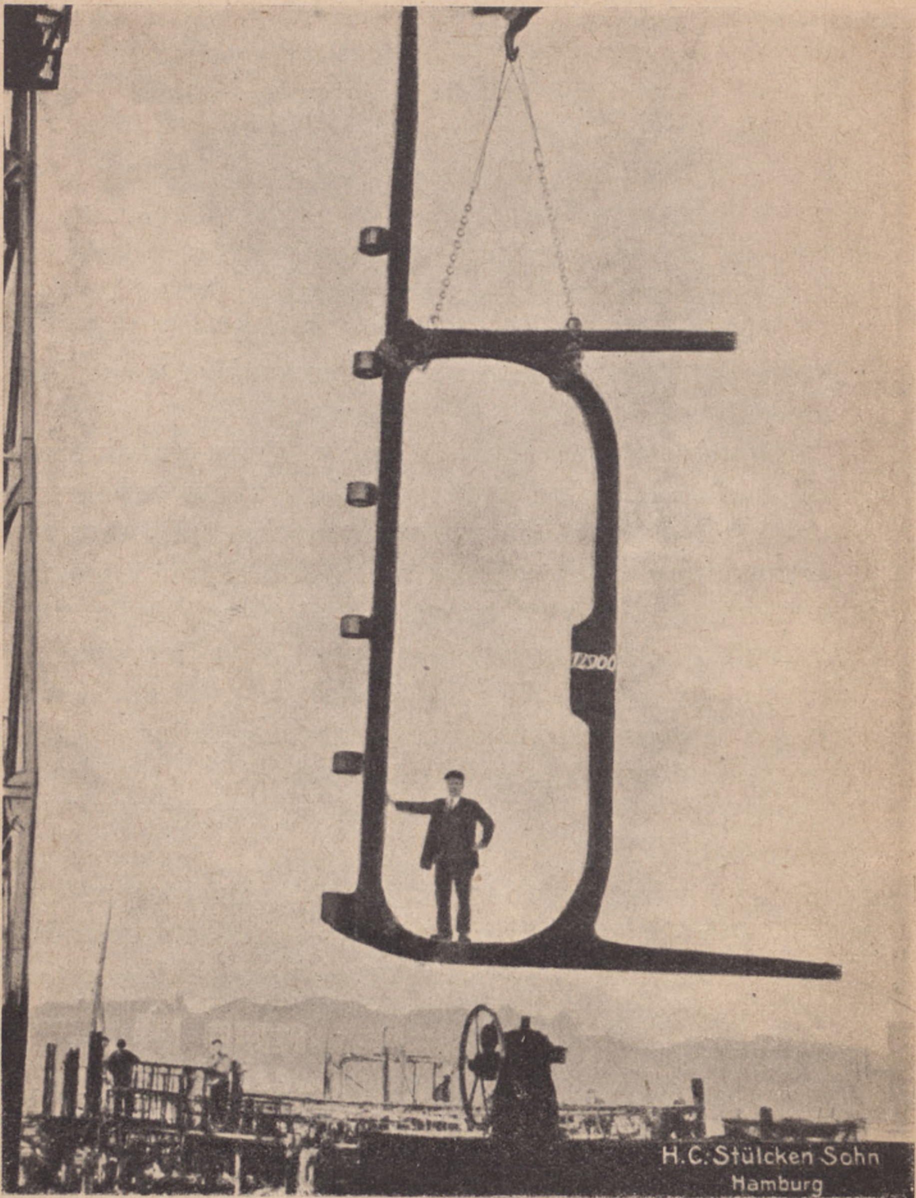
ROLA WIELKIEGO I MAŁEGO KAPITAŁU W PRZEDSIĘBIORSTWACH MORSKICH

NIERAZ MOŻNA SIĘ SPOTKAĆ Z OPINJĄ, ŻE polski kapitał unika Gdyni, uchyla się od współpracy w rozbudowaniu i ożywieniu naszego portu. Jednocześnie słychać narzekania, że wszystko, co się robi w Gdyni, jest robione przez państwo albo przez wielkie firmy zagraniczne i że wobec tego niema miejsca dla inicjatywy polskiego przedsiębiorcy, rozporządzającego małym i średnim kapitałem.

Aby ocenić słuszność lub niesłuszność tego rodzaju zarzutów, trzeba zdać sobie sprawę, czem jest nowoczesna żegluga i port morski.

Bezpowrotnie minęły te czasy, kiedy statek morski można było budować właściwie tylko zapomocą siekiery, kiedy każda zaciszna zatoka była naturalnym portem, kiedy kapitan był jednocześnie kupcem, a stawał się dowódcą jednostki bojowej z chwilą, gdy ustawił na swoim statku armatę. W takich warunkach energiczna jednostka, mając za sobą garść oddanych i żądnych przygód towarzyszy, mogła dokazywać cudów. Olśniewające opowieści o „wilkach morskich" niedaleko odbiegają od rzeczywistości... minionej.

Ale i wówczas rozkwit żeglugi morskiej zależał w wielkim stopniu od zbiorowego wysiłku, uzgodnionego przez wielkokapitalistyczne organizacje o mniej lub więcej wyraźnem zabarwieniu państwowem lub samorządowem. Przykładem — chociażby republika wenecka, związek miast hanzeatyckich i sławetna Kompanja Wschodnio-Indyjska. Mając nieograniczone niemal możliwości samodzielnego działania, jed-



Rama steru większego statku. Jej wysokość daje pojęcie o zanurzeniu statku, a więc i o głębokości nowoczesnego portu.

nostka szukała jednak oparcia o organizację, podporządkowując się jej za cenę zmniejszenia swego ryzyka i za udział w osiągnięciach o znaczeniu światowo-historycznem.

Dziś prowadzenie międzynarodowego handlu morskiego na własną rękę jest rzeczą nie do pomyślenia. Od czasu zastosowania maszyny parowej i zastąpienia drzewa żelazem w budownictwie okrętowem oraz operowania dużemi ilościami towaru, które muszą być ładowane na statek, aby zapewnić jego opłacalność — statek morski wymyka się z rąk jednostki, bądź mniejszego przedsiębiorstwa, przynajmniej jeśli chodzi o statek większy, nadający się do dalszych podróży, czyli t. zw. statek „wielkiej żeglugi". Chodzi nietylko o ogromny koszt budowy statku i jego ekploatacji w ruchu, t. j. podczas podróży, ale także o „martwe" koszty utrzymania statku podczas przymusowego postoju w porcie z powodu braku ładunku. Nawet jeżeli statek jest „przywiązany" i prócz stróża nie ma żadnej załogi, opłaty portowe, ubezpieczenie, patenty i abonamenty zagraniczne oraz koszt konserwacji wynoszą setki złotych dziennie w wydatkach rzeczywistych. Dla prowadzenia więc przedsiębiorstwa żeglugowego armator nowoczesny musi rozporządzać nietylko ogromnym kapitałem zakładowym i obrotowym, ale również odpowiednio dużym kapitałem zapasowym na wypadek niedostatecznie intensywnego zatrudnienia statku. Intensywne zatrudnienie statku daje się najlepiej osiągnąć przez uzyskanie „wpływu na to-



Stavanger, jeden z wielu naturalnych portów norweskich, położony w zacisznym fiordzie tejże nazwy.

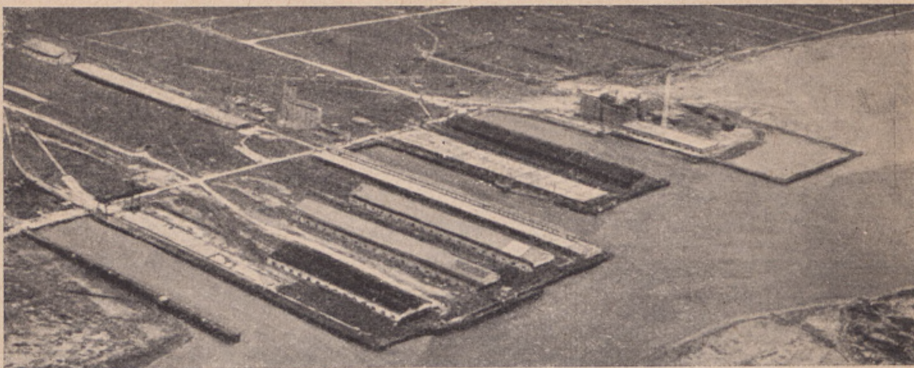
war“ przez udział finansowy w przedsiębiorstwach, wytwarzających lub wywożących (eksportujących) towar, w wypadku zaś przewozu wychodźców — wpływu politycznego na ruch emigracyjny. To też przedsiębiorstwa żeglugowe są związane nieraz z wielkim przemysłem lub są popierane, bądź należą do państwa.

W wypadku t. zw. „małej żeglugi“ czyli przybrzeżnej (kabotażowej), utrzymującej komunikację pomiędzy pobliskiemi portami, wszystkie koszty armatorskie są, oczywiście, o tyle mniejsze, o ile mniejsze są statki małej żeglugi od statków żeglugi wielkiej. A że w nowoczesnych warunkach żeglugi ist-

nieje pewna stała zależność pomiędzy wymiarami statku a odległością do portów przeznaczenia, więc kapitał, potrzebny do prowadzenia przedsiębiorstwa żeglugowego, zależy przedewszystkiem od odległości pomiędzy portami, które przedsiębiorstwo obsługuje.

Zapewnienie ładunku i w tym wypadku, oczywiście, jest również zasadniczym warunkiem opłacalności przedsiębiorstwa. Różnica polega jednak na tem, że o ile w wypadku wielkiej żeglugi armator szuka ładunku u wytwórców bądź eksporterów towaru, o tyle w wypadku małej żeglugi nieraz wystarczy porozumienie z przedsiębiorstwami wielkiej żeglugi, które, dostarczając towar do pewnych dużych portów (t. zw. podstawowych), posługują się przedsiębiorstwami małej żeglugi przy rozwożeniu towaru do mniejszych portów pobliskich (t. zw. pomocniczych) danego obszaru handlowo-geograficznego.

Jedynie armatorzy najmniejszych statków, uprawiających żeglugę miejscową (lokalną), mogą sobie pozwolić na działanie niezależne, t. j. na zdobywanie dla siebie ładunku od wypadku do wypadku, stosownie do możliwości faktycznych oraz przemyślności armatora. Przewożąc towary wewnątrz portu z jednego nabrzeża na drugie i do pobliskich miejscowości, położonych poza portem, armator tego typu może rozwijać swoje przedsiębiorstwo, „harterując" (najmując) i nabywając coraz większe statki do coraz dalszych podróży, wchodząc w stosunki umowne



Nowoczesny port przeładunkowy Texas City Terminal, wybudowany w kanale, prowadzącym z zatoki Meksykańskiej do miasta Texas City w Stanach Zjednoczonych Ameryki Płnc. Miasto leży w odległości kilkunastu kilometrów od portu.



Genua — starożytny włoski port handlowy, obecnie modernizowany. Jak to zwykle bywa z dawniejszemi portami naturalnemi, port i miasto stanowią jedną całość.

z coraz poważniejszemi firmami wywozowemi i ekspedytorskiemi oraz poszczególnemi przedsiębiorstwami żeglugowemi.

Przemiany w budownictwie okrętowem spowodowały konieczność budowania nowych portów oraz przebudowywania dawniejszych, przedewszystkiem

ich pogłębiania i zaopatrywania w urządzenia mechaniczne do szybkiego przeładunku.

Dawne porty morskie były położone w ujściach rzek i zatokach morskich, posiadających naturalne warunki dla postoju ówczesnych statków żaglowych, stosunkowo małych i płytko zanurzonych. Nie były to porty „budowane“ — w dzisiejszem znaczeniu tego słowa — a raczej tylko przystosowane do cumowania statków i ułatwiania przeładunku. Budowano przystanie i nabrzeża w porcie już „wybudowanym“... przez przyrodę. Przystanie i nabrzeża oraz prymitywne żórawie („krany“) nie były bezwzględną koniecznością, bez których statek żaglowy nie mógłby się obejść. Były raczej pewnem udogodnieniem i zachętą dla marynarzy, oraz reklamą dla portowego miasta, lub dla firm, które je budowały na poszczególnych odcinkach portu we własnym zakresie i dla użytku własnych klientów.

W ogromnej większości wypadków dawniejsze porty nie odpowiadają wymaganiom nowoczesnych statków, zazwyczaj znacznie większych, o głębokiem zanurzeniu, nie znoszących (kalkulacyjnie) długich postojów i dlatego wymagających szybkiego, możliwie zmechanizowanego przeładunku. To też wiele, wiele portów, dawniej kwitnących, dziś leży odłogiem.

Budowanie nowych portów lub modernizowanie dawniejszych — jest przedsięwzięciem niezmiernie kosztownem, podejmowanem jedynie przez bardzo wielkie koncerny finansowe, przez samorządy miejscowe albo przez państwo. Po wykończeniu najistot-



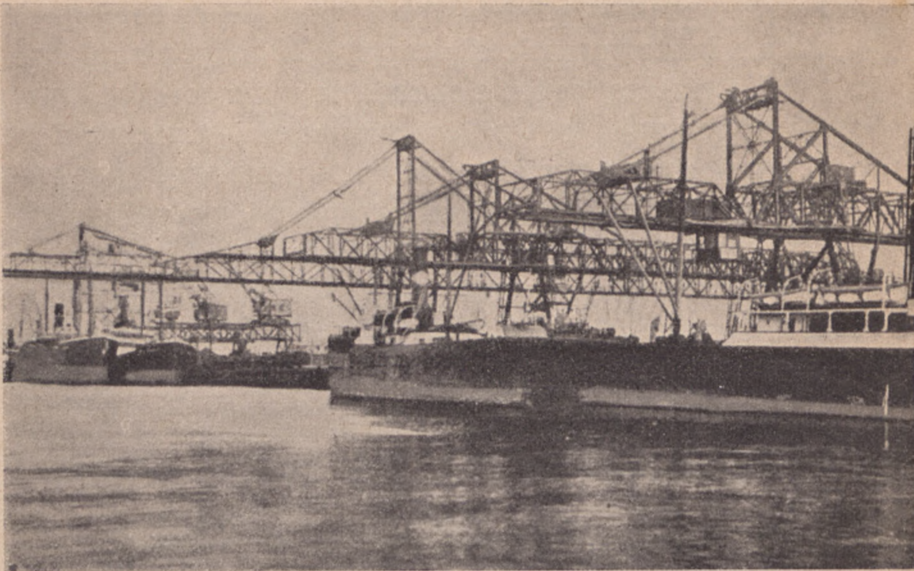
Część portu przeładunkowego St. John w Kanadzie.

niejszych części portu—kanałów, basenów, nabrzeży i urządzeń przeładunkowych — umożliwiających postój i cumowanie statków oraz szybki przeładunek, powstaje troska o przyciągnięcie do portu przedsiębiorstw żeglugowych i handlowych, które, osiedlając się w porcie, przyczyniałyby się nietylko do jego ożywienia, ale i do dalszej rozbudowy przez wznoszenie, już we własnym zakresie, różnego rodzaju składów i urządzeń specjalnych. Pierwsi ubiegający się uzyskują zwykle w nowowybudowanych portach najlepsze tereny na ulgowych warunkach kupna lub dzierżawy, są zwalniani od niektórych opłat i podat-

ków, wywierają pewien wpływ na politykę celną państwa i kształtowanie się taryf kolejowych zaplecza.

Jest rzeczą ogólnie znaną, że w nowowybudowanych portach takiemi pionierskiemi przedsiębiorstwami, zajmującemi w nich mniej lub więcej uprzywilejowane stanowisko, są zazwyczaj wielkokapitalistyczne firmy o międzynarodowym charakterze, wyspecjalizowane w handlu międzynarodowym, szukające ekspansji na nowych, jeszcze niewyzyskanych terenach, podczas gdy kapitał krajowy, nawet duży, zaangażowany w wewnętrznem życiu gospodarczem, przyzwyczajony do utartych dróg i nie mający odpowiedniego doświadczenia, zrazu nie docenia nowych możliwości, jakie mu otwiera nowy port. Jeśli jednak, pod naciskiem konieczności, kapitał taki przychodzi do portu, to niekiedy żąda za to jeszcze większych ulg i przywilejów niż kapitał obcy, jak to się nieraz działo w Gdyni.

Jeśli chodzi o kapitał mały i średni, to w początkowym okresie istnienia nowoczesnego portu istotnie nie ma on zastosowania, nowoczesny port bowiem zaczyna funkcjonować na początku tylko jako „port przeładunkowy": zaczyna od przeładunku jedynie towarów masowych, przychodzących lub odchodzących w ładunkach całookrętowych, jak np. ruda, węgiel, drzewo, zboże, bawełna, nafta, sztuczne nawozy i t. d. Zagadnienie przeładunku sprowadza się tu do wykonywania pracy fizycznej, posługiwania się mechanicznemi urządzeniami przeładunkowemi oraz sprawnego „podstawiania" wagonów i pociągów. Dyspono-



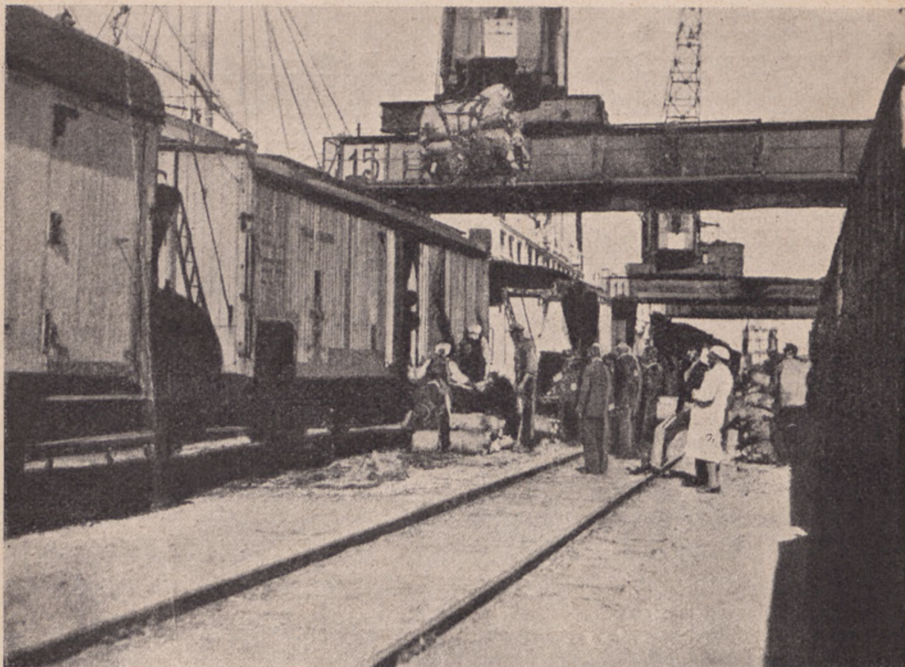
Gdynia jako port przeładunkowy. Dźwigi do sypkich towarów masowych.

wanie statkami i towarem odbywa się drogą telegraficzną i telefoniczną w ciszy gabinetów dyrektorskich, podług zgóry ułożonych programów, opracowanych przez personel biurowy. „Port przeładunkowy“ jest terenem robotników, urzędników i dyrektorów.

Inaczej zaczyna wyglądać port wówczas, gdy — równolegle z odbywającym się masowym przeładunkiem surowców — zaczyna się pokazywać w porcie towar półmasowy i drobnicowy, a więc skóry, towary kolonjalne, papier, śledzie w beczkach, wyroby tkackie (manufaktura), owoce, chemikalja, tłuszcze, artykuły techniczne i t. d. Międzynarodowy handel temi towarami, tak samo, jak i handel surowcami,

znajduje się w rękach organizacyj wielkokapitalistycznych. Organizacje te jednak nie są w możności dysponowania tym towarem w ten sam sposób, jak standaryzowanym towarem masowym, na podstawie ceduł giełdowych. Różnica polega na tem, że zarówno gromadzenie, jak i rozprzestrzenianie towarów półmasowych i drobnicowych wymaga szczególnej dokładności i znawstwa nietylko towaru, ale też upodobań spożywcy i zwyczajów handlowych danego rynku. Niezależnie od tego towar taki w większości wypadków wymaga specjalnych warunków przewozu i składowania, a więc szczególnej opieki fachowej, połączonej nieraz z koniecznością przepakowywania lub naprawy opakowań, dolewania płynów, np. solanki do beczek ze śledziami, przechowywania w składzie chłodnym o ściśle określonej temperaturze, izolowania od szkodliwych zapachów, jak np. przy składowaniu jaj i t. d. Odprawa celna takich towarów jest również złożona, wymaga bowiem ścisłego określenia cech towaru zapomocą ekspertyzy rzeczoznawców, analiz chemicznych, specjalnych pomiarów jednostkowych i t. d. Nie mniej złożone są procesy kupna-sprzedaży, rozbijanie większych partyj na mniejsze, operacje terminowo-kredytowe, aukcje, jak w handlu owocami i rybami świeżemi i t. d.

Wszystkich tych czynności wielkokapitalistyczna firma, prowadząca handel międzynarodowy, nie jest w możności wykonywać z należytą dokładnością we własnym zakresie, przy pomocy personelu najemnego. Chętnie też poleca wykonanie poszczególnych



Gdynia jako port handlowy. Ładowanie towarów półmasowych.

czynności przedsiębiorstwom, przeważnie mniejszym, posiadającym bardziej bezpośrednią styczność z klientem oraz znajomość miejscowych warunków i stosunków.

Z drugiej strony kupiec krajowy, otrzymujący lub wysyłający towar drogą morską, chętnie się posługuje różnego rodzaju agenturami, osiadłemi w porcie i wyspecjalizowanemi w dokonywaniu poszczególnych czynności portowych.

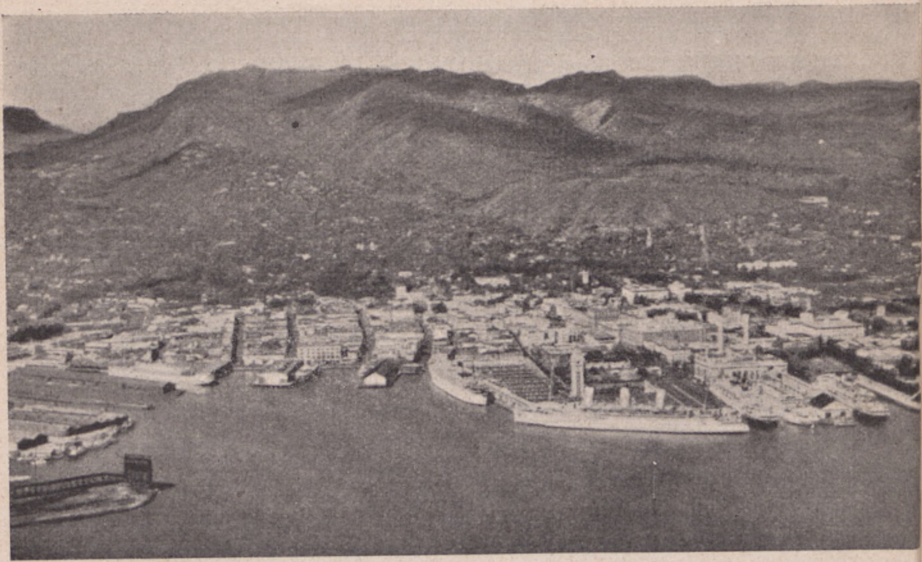
To też chwila, kiedy w porcie zaczyna się pokazywać towar półmasowy i drobnicowy, pociąga za sobą powstawanie przedsiębiorstw, rozporządzających

przeważnie małym i średnim kapitałem, o charakterze pośrednictwa handlowego, przyjmujących na siebie opiekę nad towarem w porcie oraz część ryzyka handlowego.

Port, pierwotnie tylko „przeładunkowy“, staje się — jeśli ma ku temu warunki ze względu na stan gospodarczy zaplecza — portem „handlowym“ z przewagą raczej mniejszych przedsiębiorstw, będących przeważnie warsztatem pracy właścicieli i współwłaścicieli.

Przedsiębiorstwa tego typu powstają nietylko w celu opieki nad towarem oraz pośrednictwa handlowego, ale również dla wykonywania rozmaitych czynności pomocniczych, jak np. przedsiębiorstwa przewozowe, ekspedycyjne, przeładunkowe i t. d. Rozrastają się one nieraz do bardzo wielkich rozmiarów, jednak w zasadzie mogą istnieć jako przedsiębiorstwa małe i, jak wykazuje praktyka, wytrzymują konkurencję z wielkiemi przedsiębiorstwami tego samego rodzaju. Współzawodnictwo dużych i małych przedsiębiorstw, obsługujących port handlowy, jest zjawiskiem wysoce dodatniem, gdyż utrzymuje ceny, płacone za te usługi, na dostatecznie niskim poziomie, zapewnia dobre wykonanie i wyrabia odpowiednio wykwalifikowanych przedsiębiorców — kadry tych ludzi, którzy nadają charakter życiu portowemu, którzy nie opuszczą żadnej sposobności zdobycia bogactw, jakie morze niesie na swych falach.

Studja teoretyczne nie dają same przez się należytych kwalifikacyj do pracy handlowej w porcie.

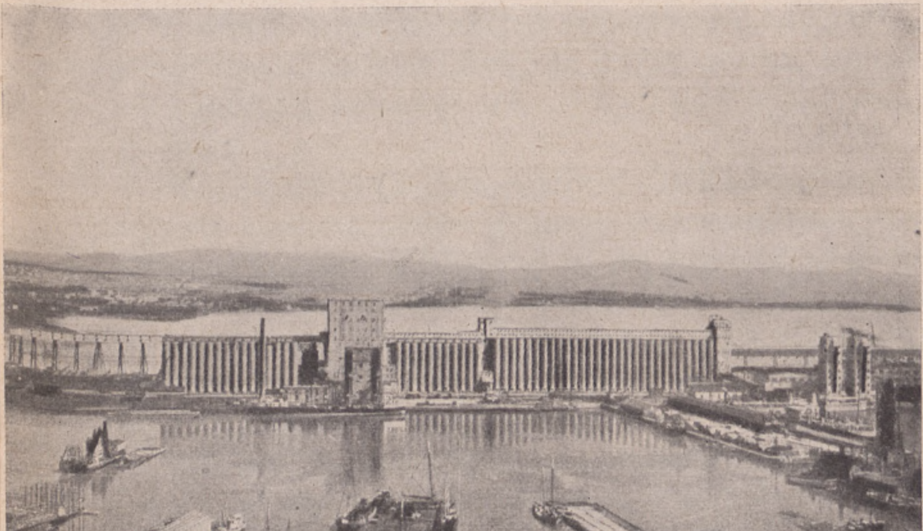


Honolulu, port na wyspach Hawajskich, prowadzący ożywiony handel morski towarami półmasowemi i drobnicowemi.

Potrzebne są zastępy przedsiębiorców morskich — praktyków, którzy umieją zaczynać od małego, dla których morze i port są jedynymi żywicielami. Tacy nigdy nie odstąpią morza i nie opuszczą portu, a niejedno ze skromnych ich poczynań może stanowić o ekspansji morskiej narodu.

Gdynia czeka na Polaków tego typu.

Elewator zbożowy, pojemności 4.000.000 buszli, w Quebec, Kanada.



ARMATOR

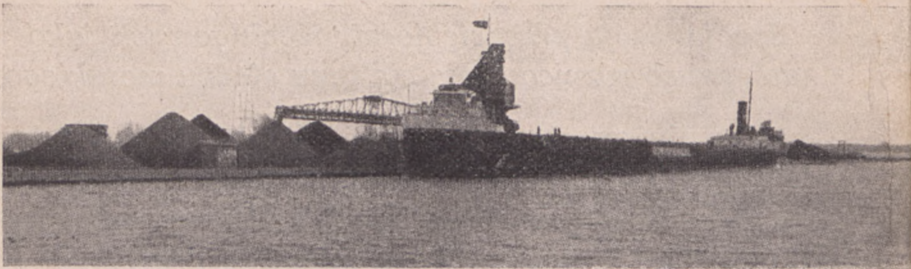
Specjalizacja przedsiębiorstw żeglugowych jako następstwo różnicowania się typu statku morskiego.

Dawniejsze statki żaglowe różniły się pomiędzy sobą właściwie tylko pod dwoma względami: tonażu (pojemności) i ożaglowania. Zasadniczo przeciętny statek żaglowy nadawał się do każdej podróży i do przewożenia wszelkich towarów. W razie konieczności przewiezienia większej ilości ludzi wbudowywano w składnicach statku prowizoryczne drewniane prycze, a dla zapewnienia równowagi statku zabierano balast, zastępujący brakujący ładunek.

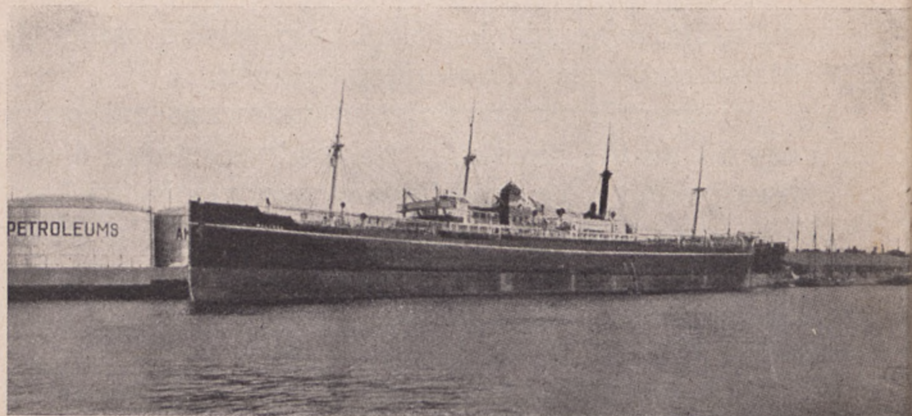
Wprawdzie okręty wojenne budowano nieco inaczej niż statki handlowe, np. nadbudowując dodatkowe pokłady, co umożliwiało ustawienie większej ilości armat, mimo to jednak zasadnicze części statku pozostawały te same tak, że każdy przeciętny statek handlowy mógł być uzbrojony i użyty jako okręt wojenny.

W budownictwie drewnianych statków żaglowych istniały bowiem pewne granice, uwarunkowane wytrzymałością materjału oraz istotą konstrukcji drewnianej, które stanowiły przeszkodę nadmiernego uwydatniania któregoś z elementów statku z upośledzeniem innych, a więc — przeszkodę w budowaniu statków zbyt się od siebie różniących.

Granice te ogromnie się rozszerzyły dopiero z chwilą zastosowania: żelaza — w budownictwie okrętowem oraz maszyny parowej — do napędu statków. Wówczas to powstała możność budowania stat-



Statek parowy typu „collier“, pojemności 8.000 tonn, specjalnie przystosowany do przewozu rudy i węgla do portów nie posiadających urządzeń przeładunkowych. „Collier“ ma własny dźwig przeładunkowy.



Statek silnikowy „tank“, pojemności 4.000 tonn, do przewozu nafty.

ków prawie o dowolnej wielkości i kształtach oraz ustawiania maszyn napędowych dowolnej masy i to niekoniecznie w zależności od rozmiarów statku. Następuje proces różnicowania typu statków odpowiednio do ich właściwego przeznaczenia.

Powstaje szereg typów okrętów wojennych, z których żaden się nie nadaje do przewożenia towarów ani pasażerów, chociażby już z tego powodu, pomi-

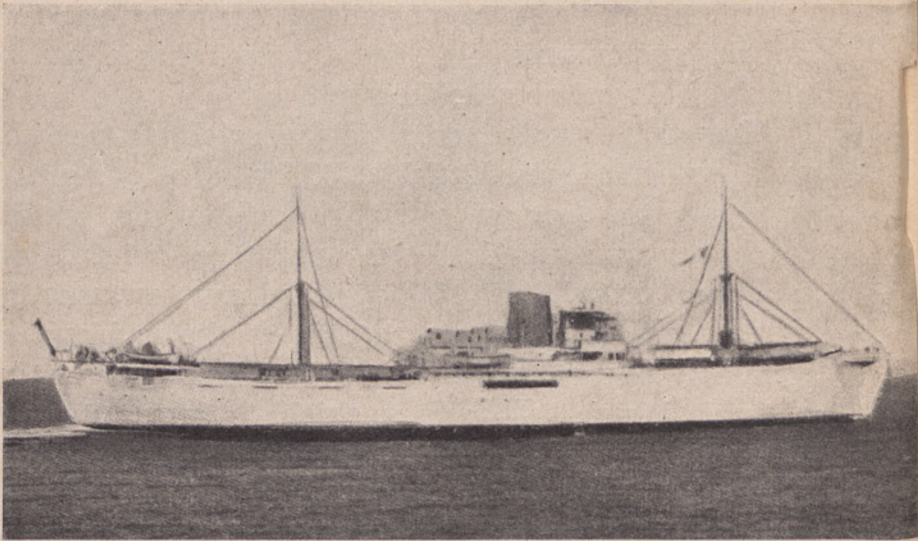
jając inne względy, że, posiadając maszyny napędowe niewspółmiernie silne, byłyby zbyt drogie w eksploatacji do celów zarobkowych.

Powstają typy statków towarowych, towarowo-pasażerskich i pasażerskich, które różnią się pod względem tonażu, mocy maszyn napędowych, kształtów, budowy i urządzeń wewnętrznych, zależnie od tego, do przewożenia jakiego rodzaju towarów są przeznaczone, na jaką odległość, z jaką szybkością, w jakich szerokościach geograficznych lub też do obsługi jakich linij pasażerskich (o takim lub innym charakterze ruchu pasażerskiego) mają być użyte.

Stosowanie w ostatnich czasach silników spalinowych zamiast maszyn parowych jeszcze bardziej sprzyja różnicowaniu typu statku morskiego.

Zróżnicowanie typu statku siłą rzeczy pociąga za sobą daleko idącą specjalizację przedsiębiorstw żeglugowych. Jak już poprzednio zaznaczyłem, opłacalność tych przedsiębiorstw zależy przedewszystkiem od stopnia zatrudnienia statków, a więc od pozyskiwania dla nich na czas i w dostatecznej ilości ładunków bądź pasażerów. Jest to zadanie tem łatwiejsze, im bardziej jednostajny jest tabor danego przedsiębiorstwa, pozwalający naześrodkowanie działalności akwizycyjnej w jednym kierunku.

Dlatego też odpowiednio do rodzaju towaru przewożonego — bądź charakteru ruchu pasażerskiego na danym szlaku i regularności utrzymywanych połączeń — rozróżniamy żeglugę trampową, regularną



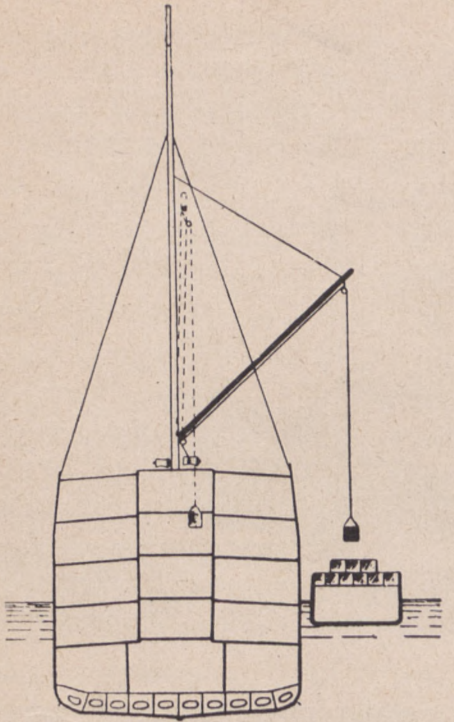
Statek silnikowy, pojemności około 2.000 tonn, przystosowany do przewozu owoców.

żeglugę towarową i towarowo-pasażerską, oraz żeglugę pasażerską.

Przedsiębiorstwa, operujące trampami.

„Tramp“ jest to statek „włóczęga“, który nie utrzymuje stałej komunikacji pomiędzy dwoma albo kilkoma określonemi portami, lecz przechodzi przygodnie z portu do portu, zależnie od miejsca przeznaczenia towaru, który wiezie.

Największa ilość towarów wogóle jest przewożona na „trampach“. Są to towary masowe — przeważnie surowce — jak np. węgiel, złom, ruda, zboże, bawełna, drzewo, nawozy sztuczne i t. d.



Ruchomy bom podczas przeładunku.

W stosunku do swej objętości i ciężaru towary te są przeważnie tanie i dlatego nie wytrzymują stosunkowo drogiego przewozu kolejowego. To też korzystają one z taniego frachtu morskiego nawet wówczas, gdy istnieje znacznie bliższe połączenie kolejowe. Mieliśmy doświadczenie, że przewóz kolejowy polskiego węgla ze Śląska do Węgier kosztował drożej niż przewóz morski z Gdyni dokoła Europy i następnie Dunajem. Przewóz morski staje się tem bardziej tani, jeśli jest dokonywany przez przygodny „tramp“ w ładunku całookrętowym.



Typowy „tramp“ parowy.

Tramp znamionują: słaba maszyna, mała szybkość — zwykle 8 do 10 węzłów — brak pomieszczeń pasażerskich i t. zw. „bomy“ (żórawie), sterczące dokoła masztów. Bomy są to prymitywne, blokowe urządzenia przeładunkowe, stosowane do przeładunku na lichtugi, oraz w wypadkach, kiedy port nie posiada mechanicznych dźwigów nabrzeżnych.

Przedsiębiorstwa, pracujące trampami, bardzo często są związane finansowo z wytwórcami lub eksporterami surowców i opierają swój byt przedewszystkiem na obsługiwaniu tych producentów bądź eksporterów danego towaru. W tych wypadkach przedsiębiorstwa te jeszcze bardziej się specjalizują,

stosując trampy specjalnie przystosowane do przewozu danego towaru oraz do osobliwości portów, do których mają zawijać.

Do tej kategorji należą:

przedsiębiorstwa, posługujące się t. zw. „collier'ami“, specjalnie budowanemi do przewozu rudy i węgla (węglowce) z uwzględnieniem głębokości i możliwości przeładunkowych odnośnych portów;

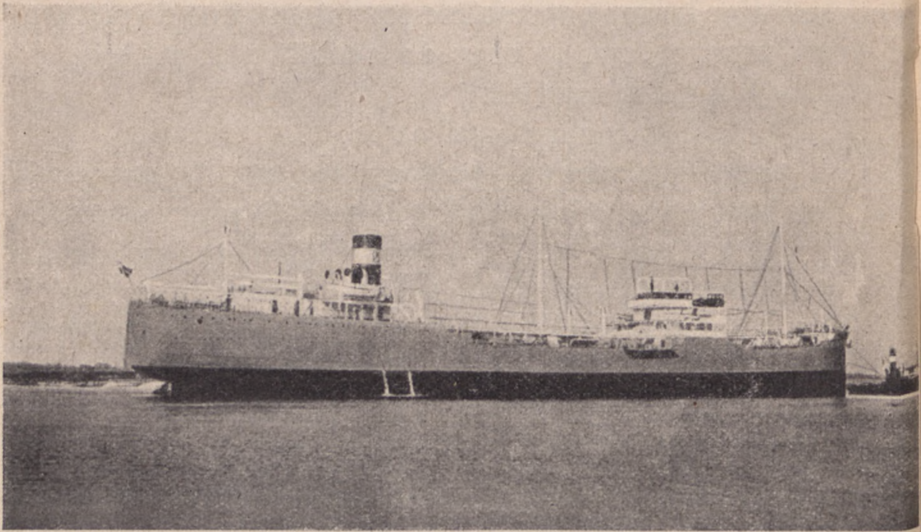
przedsiębiorstwa, pracujące „tankami“, których wnętrze jest podzielone na szereg komór-zbiorników i które służą do przewozu płynów, np. olejów mineralnych, spirytusu i t. p.;

przedsiębiorstwa, posługujące się oceanicznemi statkami-chłodniami do przewozu mrożonego mięsa z Argentyny do portów europejskich.

Osobną kategorję stanowią przedsiębiorstwa, używające trampów owocowych. Są to statki szybkobieżne, posiadające szczególnie dobrze wietrzone a jednocześnie izolowane pomieszczenia do przewożenia owoców. Zwykle mają te statki kilka kabin dla przygodnych pasażerów oraz dla personelu firm owocowych, wysyłających swych ludzi do przyjmowania ładunków owocowych, opieki podczas przewozu, przeładunku i t. p.

Do trampów należy zaliczyć również statki żaglowe i żaglowo-silnikowe, na których silnik ma znaczenie pomocnicze, t. j. uruchamia się go wówczas, gdy niema wiatru lub jest niepomyślny oraz przy zawijaniu do portu — dla ułatwienia manewru.

Żaglowo-silnikowe statki narazie nie są specjalnie



Nowoczesny „tramp“ silnikowy.

budowane, lecz przerabia się je z żaglowych przez ustawienie silnika i śruby. W ten sposób wiele żaglowców, zbudowanych przed 50 i więcej laty, ściągniętych nieraz z „cmentarzysk“ okrętowych, odnowiono i przerobiono na statki żaglowo-silnikowe. Należy przypuszczać, że po wyczerpaniu zapasu istniejących żaglowców — a już dziś daje się odczuwać zwyżka cen na żaglowce — rozpocznie się budownictwo statków żaglowo-silnikowych na większą skalę.

Przemawiają za tem przypuszczeniem niezawodne zalety statków żaglowo-silnikowych do przewożenia masowych ładunków w mniejszych ilościach, są to bowiem mniejsze statki, o pojemności od 200 do 2000 tonn. W porównaniu z trampami parowemi lub silnikowemi lepiej się trzymają na fali, a dzięki częścio-

wej tylko zależności od zapasów materjałów pędnych mogą odbywać podróże dalsze, niżby na to mogła, zdawałoby się, pozwolić ich pojemność. Jako statki mniejsze i o mniejszem zanurzeniu mogą zawijać do płytkich portów, niedostępnych zazwyczaj dla większego trampa parowego lub silnikowego. Lecz największą ich zaletą jest tania eksploatacja, jeżeli kapitan statku zada sobie trud wykorzystywania wiatru i umiejętnego układania kursów w zależności od wiatru.

Ta ostatnia okoliczność ma znaczenie rozstrzygające, jeśli chodzi o strukturę przedsiębiorstwa, używającego tego rodzaju statków.

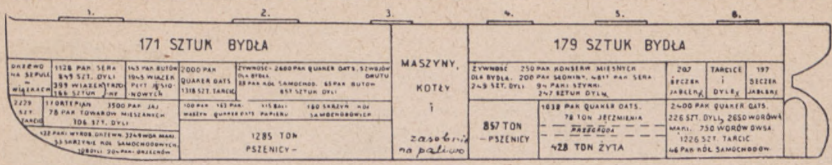
Jak wykazuje doświadczenie, przedsiębiorstwa, posługujące się statkami żaglowo-silnikowemi, najlepiej prosperują, jeśli są oparte na inicjatywie pracowników, t. j. jeśli pracownicy, a przynajmniej ich część, są bezpośrednio zainteresowani w dochodowości przedsiębiorstwa. W praktyce są to małe spółki, pracujące tylko jednym statkiem. Do spółki zawsze należy kapitan, a nieraz również sternik i motorniczy, a więc ludzie, od których bezpośrednio zależy oszczędna eksploatacja statku.

Znam wypadek, że kapitan, będący właścicielem statku, jednocześnie finansuje przewożony przez niego towar, t. j. przy przyjmowaniu ładunku wypłaca część jego wartości załadowcy i następnie odnośną sumę potrąca sobie przy wydawaniu ładunku odbiorcy, przyjmując w ten sposób część ryzyka handlowego na siebie, za co też bierze udział w zyskach



„Tramp" żaglowy

tranzakcji. Taki proceder znakomicie ułatwia akwizycję ładunków, gdyż eksporter w tych warunkach nabiera pewności, że ładunek będzie sprawnie dostarczony. Ów kapitan, armator i kupiec w jednej osobie, pracuje statkiem żaglowo-silnikowym, pojemności około 500 tonn, pomiędzy portami Bałtyku i morza Północnego. Wartość swego przedsiębiorstwa ocenia na 150.000 zł i powiada, że daje mu ono do 40% czystego zysku... i to w czasie, kiedy prawie wszystkie wielkokapitalistyczne przedsiębiorstwa żeglugowe zasadniczo są deficytowe i albo bankrutują, albo utrzymują się dzięki zasiłkom rządowym. Oczywiście, zysk ten jest możliwy dzięki zapobiegliwości i przemyślności kapitana-armatora; ten sam statek

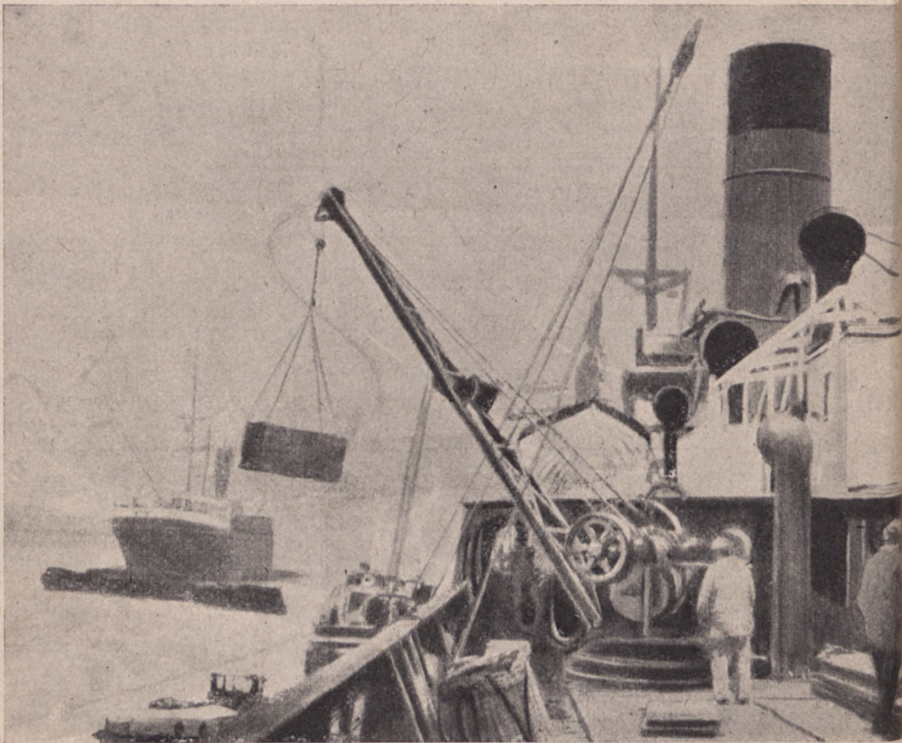


Przekrój statku, wypełnionego ładunkiem mieszanym.

w zarządzie większej i — z natury rzeczy — mniej lub więcej zbiurokratyzowanej organizacji mógłby być również deficytowy. Nie znaczy to także, że przykład przytoczony a tak jaskrawy — jest normą. Przedsiębiorstw armatorskich, pracujących większemi, małemi i bardzo małemi statkami żaglowo-silnikowemi, stanowiącemi własność kapitana lub częściowo załogi, jest wiele i, oczywiście, nie każde z nich daje wysokie zyski. Faktem jest jednak, że przedsiębiorstw takich jest coraz więcej. Silnik spalinowy, usuwając największą wadę żaglowca — jego zależność od wiatru — wskrzesza starodawne stosunki w żeglarstwie. Któżby to mógł przewidzieć, że staromodny żagiel, skazany na zagładę, w ostatniej chwili znajdzie wiernego sojusznika w najnowocześniejszym tworze techniki — silniku spalinowym — i że razem rozpoczną ofensywę przeciwko wspólnemu rywalowi — maszynie parowej!

Regularne linje towarowe i towarowo-pasażerskie.

Towary stosunkowo droższe są nabywane, a więc i przewożone, w mniejszych naogół ilościach. Są to towary t. zw. półmasowe i drobnicowe, przewożone na statkach linij regularnych jako ładunek „miesza-



Dźwigi pokładowe, wyładowujące przez burtę statku

ny" w odróżnieniu od ładunków „całookrętowych" towaru niskocennego — masowego, przewożonego na trampach.

Kupiec, handlujący towarem droższym, chętnie sprowadza mniejsze ilości takiego towaru, gdyż nie chce wykładać zbyt wielkiego kapitału naraz i narażać się na niebezpieczeństwo, że towar nie zostanie wyprzedany, cena zaś tymczasem spadnie. Z drugiej strony kupiec nie chce zostać bez towaru i dlatego jest zainteresowany, aby towar nadchodził regular-

nie, w ściśle określonych odstępach czasu. Takie oto okoliczności stwarzają potrzebę przedsiębiorstw żaglugowych, posługujących się statkami przystosowanemi do przewożenia mniejszych ładunków (t. j. różnych towarów w mniejszych ilościach, przeznaczonych dla szeregu odbiorców) w naprzód określonych, możliwie równych odstępach czasu.

Zwykle są to statki szybsze niż trampy i posiadają większą ilość dobrze izolowanych i szczelnie zamykanych pomieszczeń — składnic. Zamiast bomów mają często na pokładzie przy burcie dźwigi mechaniczne, podejmujące ładunki ciężaru 1 do 2 tonn. Odbywają one podróże stale pomiędzy temi samemi portami i podług ustalonego rozkładu jazdy.

Statki linij regularnych są lepiej zbudowane i mają stosunkowo silniejsze maszyny napędowe, są więc droższe w budowie i eksploatacji. Ponadto przymus opuszczania portu zgodnie z rozkładem jazdy i to niezależnie od tego, czy jest ładunek, czy nie, ogromnie zwiększa ryzyko podróży deficytowych lub niedostatecznie opłacanych. Warunki te powodują, że stawki przewozowe na linjach regularnych są znacznie wyższe niż przy przewozie trampami. Dlatego też tylko w wyjątkowych wypadkach opłaci się przewozić linją regularną towary masowe, chyba że linja taka przyjmie towar — np. cement w beczkach — jako balast i zgodzi się na odpowiednio niską stawkę.

Nie zawsze jest to jednak możliwe, gdyż armatorzy linij regularnych porozumiewają się pomiędzy sobą, co do utrzymania frachtów na pewnym pozio-



Statek towarowo-pasażerski.

mie. Odnośne uchwały armatorów zapadają na międzynarodowych zjazdach, czyli t. zw. „konferencjach". Wobec tego, że w poszczególnych obszarach geograficzno-handlowych są odmienne warunki naturalne i gospodarcze, ustala się odmienną wysokość stawek frachtowych dla poszczególnych obszarów. W związku z tem rozróżniamy np. konferencję bałtycką, konferencję atlantycką i t. d.

Towarowe linje regularne — ze względu na większą szybkość (11—14 węzłów) oraz regularność — mają warunki ku temu, aby przewozić pasażerów. To też bardzo często statki towarowe takich linij zawierają po kilkanaście lub kilkadziesiąt kabin pasażerskich i rozwijają ożywioną działalność reklamową

w celu werbowania pasażerów. Zwłaszcza w ostatnich latach — latach kryzysu — daje się zauważyć, że w miarę spadku ilości podróżnych na luksusowych statkach pasażerskich, linje towarowo-pasażerskie jako tańsze cieszą się coraz większem powodzeniem.

W związku z tem wiele regularnych linij towarowych nagwałt buduje na swych statkach kabiny pasażerskie. Tak uczyniła między innemi American-Scantic Line, amerykańska linja, utrzymująca regularną komunikację, doniedawna tylko towarową, pomiędzy New-Yorkiem, a portami bałtyckiemi i mająca w Gdyni własną agenturę oraz składy.

Do osobnej kategorji linij towarowych i towarowo-pasażerskich należy zaliczyć linje „żywnościowe“, przystosowane do przewożenia artykułów żywnościowych, jak bekony, masło, jaja, ryby, świeże jarzyny, żywe kwiaty i t. d. Takie linje są znamienne dla szlaków między Anglją a pobliskiemi krajami, które Anglję żywią, a więc przedewszystkiem Holandją, Danją, południową Szwecją i — w ostatnich czasach — również Polską. Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe w Gdyni należy do takiej właśnie kategorji przedsiębiorstw żeglugowych, a trzy jego statki towarowo-pasażerskie „Lech“, „Lwów“ i „Lublin“ należą do najnowocześniejszych statków tego typu.

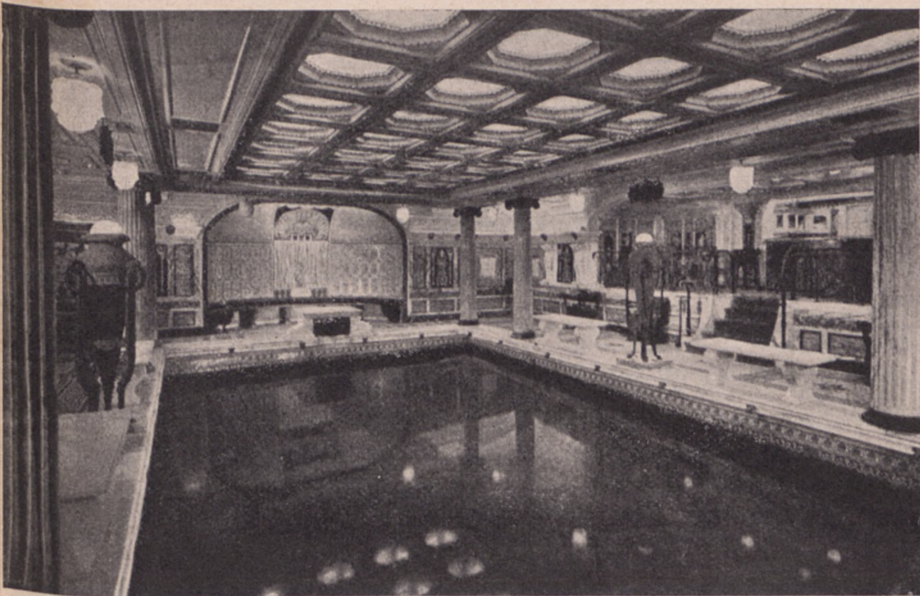
Linje pasażerskie.

Dawniej rzadko podróżowano morzem. Przygodny pasażer, jeśli nie był bogatym kupcem lub dygnitarzem, zwykle się umieszczał na pokładzie lub gdzieś na workach czy pomiędzy beczkami i skrzyniami w składnicach statków. Gdy zachodziła potrzeba przewiezienia większej ilości ludzi, przystosowywano do ich umieszczenia składnice i obciążano statek balastem.

Dopiero ruch emigracyjny do Ameryki wywołał potrzebę przedsiębiorstw przewozu pasażerów statkami umyślnie do tego budowanemi, różniącemi się od statków towarowych nietylko urządzeniami wewnętrznemi, ale zasadniczemi elementami, zależnemi od całokształtu konstrukcji.

Przedsiębiorstwa te natrafiły na doskonałą konjunkturę. Ruch wychodźczy wzmagał się z miesiąca na miesiąc, osiągając na początku tego stulecia liczbę, przekraczającą 1,000.000 osób rocznie. Duże zyski, płynące z przewozu wychodźców, zachęcały do wkładania kapitału w budowę coraz to większych, szybszych i lepiej urządzonych oceanicznych statków pasażerskich, które poza bagażem pasażerów i workami z pocztą biorą minimalną ilość ładunku handlowego, gdyż znaczną część tonażu zajmują silne maszyny napędowe oraz odpowiednio wielkie zapasy materjałów pędnych (węgiel, ropa).

Prócz pomieszczeń dla wychodźców takie statki posiadają zbytkowne pomieszczenia dla podróżnych



Basen do pływania na włoskim statku pasażerskim „Saturnia".

I i II klasy, włączając w to sale koncertowe, dancingowe, gimnastyczne i kąpielowe, bibljoteki, bary i t. d.

Ograniczenie emigracji do krajów Ameryki, zwłaszcza do Stanów Zjednoczonych, które nastąpiło po wojnie światowej, w znacznej mierze wstrzymało ruch statków pasażerskich przez Atlantyk. Wyłoniła się myśl używania bezrobotnych statków pasażerskich do zbiorowych wycieczek krajoznawczych i rozrywkowo-wypoczynkowych. W związku z tem poczęto przebudowywać dawniejsze pomieszczenia emigranckie na kabiny dla uczestników wycieczek, nowe zaś statki pasażerskie, obecnie budowane, za-

stosowując się do nowej konjunktury, zmniejszają pomieszczenia emigranckie, zwiększają zaś pomieszczenia II i I klasy.

Jeśli chodzi o mniejsze statki pasażerskie — do obsługi krótszych szlaków — to przedsiębiorstwa, pracujące takiemi statkami, powstają tam, gdzie położenie geograficzne lub ukształtowanie wybrzeży wyłącza lub czyni mniej niebezpieczną konkurencję komunikacji kolejowej. Np. ruch pasażerski pomiędzy Anglją a Francją, Danją a Szwecją, Estonją a Finlandją siłą rzeczy odbywa się na statkach pasażerskich. W Norwegji, gdzie fiordy głęboko wcinają się w wybrzeże, wiele miejscowości korzysta wyłącznie z morskiej komunikacji pasażerskiej.

Istnieją przedsiębiorstwa żeglugi pasażerskiej, które specjalizują się w przewożeniu podróżnych szczególnego typu, np. pątników mahometańskich, udających się do Mekki z portów północno-afrykańskich, indyjskich i morza Czarnego. Statki, któremi podróżują ci pasażerowie, mają obszerne i specjalnie urządzone umywalnie, umożliwiające pobożnym wykonywanie podczas podróży pewnych praktyk religijnych, związanych z myciem się. W Ameryce istnieją natomiast przedsiębiorstwa przewożenia kulisów chińskich. Przedsiębiorstwa te prócz statków pasażerskich posiadają specjalne statki do przewożenia „chińskich zwłok". Sprzedając bilet kulisowi, przedsiębiorstwa te pobierają jednocześnie zapłatę za przewiezienie zpowrotem jego zwłok w razie śmierci na obczyźnie. W tym celu są utrzymywane

specjalne agentury, które pozostają z kulisem w ciągłej styczności, aby w razie jego śmierci i pogrzebania na terenie Ameryki po pewnym czasie dokonać ekshumacji i suszenia pozostałych resztek, które są przewożone do Chin i doręczane rodzinie bądź też gminie. Proceder ten odnośne firmy armatorskie wykonywają z wielką dokładnością, aby się nie narazić bardzo czujnej opinji kulisów, od czego zależy dochodowość przedsiębiorstwa.

PRZEDSIĘBIORSTWA PORTOWE

A. Przedsiębiorstwa portowe, obsługujące statek.

P i l o t a ż.

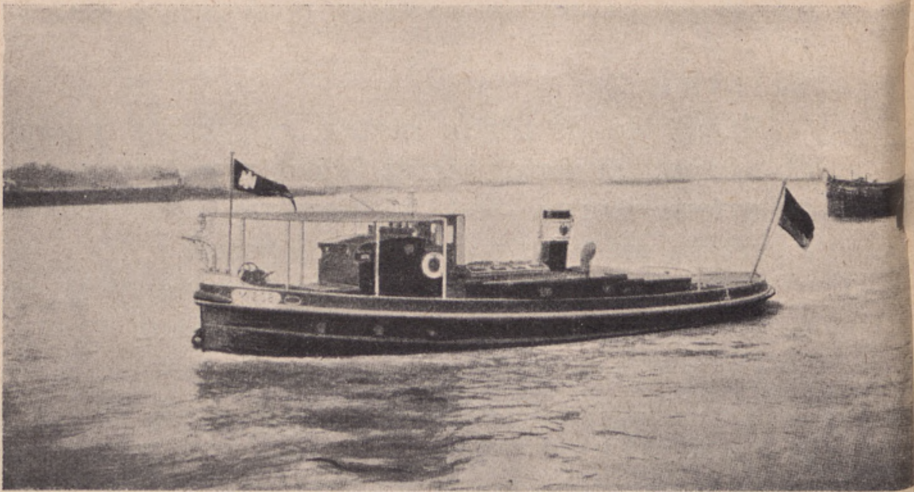
Zawijając do portu, statek „przyjmuje pilota", który spotyka statek nieraz daleko przed portem, na otwartem morzu. Jest to pierwsze zetknięcie się z portem, pierwsze wiadomości o porcie.

Pilot wprowadza statek do portu i stawia na zawczasu przygotowanem dla niego miejscu.

Dla statków większych — zwykle powyżej 3.000 tonn — korzystanie z usług pilota w większości portów jest przymusowe, port bowiem jest zainteresowany w tem, żeby nie było awaryj, które zawsze mu szkodzą, stwarzając opinję niebezpiecznego, źle administrowanego i t. d. A przytem — wbrew mniemaniu laika — znacznie więcej awaryj zdarza się w portach niż na otwartem morzu, gdyż stosunkowo ciasne baseny i przejścia w porcie ogromnie utrudniają manewrowanie statkiem.

Przymusowe korzystanie z usług pilota przy zawijaniu do portu nie wyłącza dobrowolnego korzystania z nich poza obrębem portu w wypadkach, kiedy kapitan statku nie zna farwaterów i locji danych okolic lub gdy locja wskazuje szczególnie trudne warunki żeglugi wpobliżu danego wybrzeża. Wówczas kapitan, nie chcąc brać odpowiedzialności, podaje sygnał, żądający pilota, i czeka na jego przybycie.

Piloci są funkcjonarjuszami portowymi, otrzymującymi stałe wynagrodzenie albo też procent od opłat, pobieranych przez port za usługi pilotów.



Nowoczesny holownik silnikowy mocy 270 MK.

Najczęściej jednak piloci są zorganizowani w związku zarobkowym, uznanym przez władze portowe, samorządowe albo państwowe i obsługującym port lub dany odcinek wybrzeża, pobierając opłaty podług ustalonej taksy.

Holownictwo i ratownictwo.

Przy zawijaniu do portu i wychodzeniu z portu, co jest nieraz połączone z wykonywaniem trudnych manewrów, statek posługuje się jednym holownikiem, albo kilkoma naraz.

Holownictwo jest prowadzone przez administrację portu, przez przedsiębiorstwa żeglugowe lub inne, traktujące holownictwo jako dodatkowe zatrudnienie, albo też przez specjalne przedsiębiorstwa holownicze.

W ostatnim wypadku są to przedsiębiorstwa zwykle mniejsze, pozostające pod bezpośrednim zarządem przedsiębiorcy. Jak wykazuje doświadczenie, tylko takie przedsiębiorstwa są dochodowe, co się tłumaczy tem, że z natury rzeczy bardzo ruchliwa robota holownika w porcie może być wykonana z większym lub mniejszym nakładem czasu i kosztów, zależnie od celowego dysponowania taborem przez kierownika przedsiębiorstwa oraz dobrej woli i inicjatywy kapitana.

Pewną rolę odgrywa tu i większa giętkość taksy opłat za korzystanie z holownika, którą przedsiębiorca indywidualny bardziej życiowo dostosowuje do poszczególnych wypadków. Przedsiębiorca umie też stawać się potrzebnym swemu klientowi-kapitanowi obsługiwanego statku, za co też kapitan chętnie płaci.

Miałem możność stwierdzić w New Yorku, gdzie port w 70% jest zmonopolizowany przez ogromne przedsiębiorstwo „Bush Terminal", że dokładało ono po kilkanaście tysięcy dolarów rocznie do swego wydziału holowniczego, gdy w tym samym czasie niewielkie przedsiębiorstwo holownicze pewnego Norwega szybko się dorabiało na holownictwie, pracując taniej i znacznie sprawniej.

Przedsiębiorstwa holownicze są zwykle jednocześnie przedsiębiorstwami ratowniczemi. Te same holowniki, które pracują w porcie — oczywiście, jeśli jest ich dostateczna ilość — przychodzą statkom z pomocą w razie awaryj, które się zdarzają najczę-



Typowy holownik parowy mocy 300 MK

ściej w porcie lub w najbliższych jego okolicach, kiedy statek zbliża się do wybrzeża. Żegluga wpobliżu wybrzeży jest z natury rzeczy zawsze niebezpieczna, gdyż tu najczęściej znajdują się mielizny, podwodne skały i, wreszcie, ruch statków jest większy, a więc większe też prawdopodobieństwo zderzeń.

Ratownictwo jest zazwyczaj zawodem zyskownym, gdyż, podług prawa morskiego, porzucony przez załogę statek przypada wraz z towarami, ratownikowi. W wypadkach, kiedy statek nie jest porzucony, wynagrodzenie za pracę ratunkową oblicza się na godziny zatrudnienia holowników, a godzin tych jest zwykle bardzo wiele.

Oczywiście, działalność ratownicza jeszcze bar-

dziej niż zwykła praca holowników w porcie wymaga sprawnego i pomysłowego kierownictwa i jest swoistem polem działania stosunkowo małych przedsiębiorstw, pozostających pod osobistym zarządem właściciela.

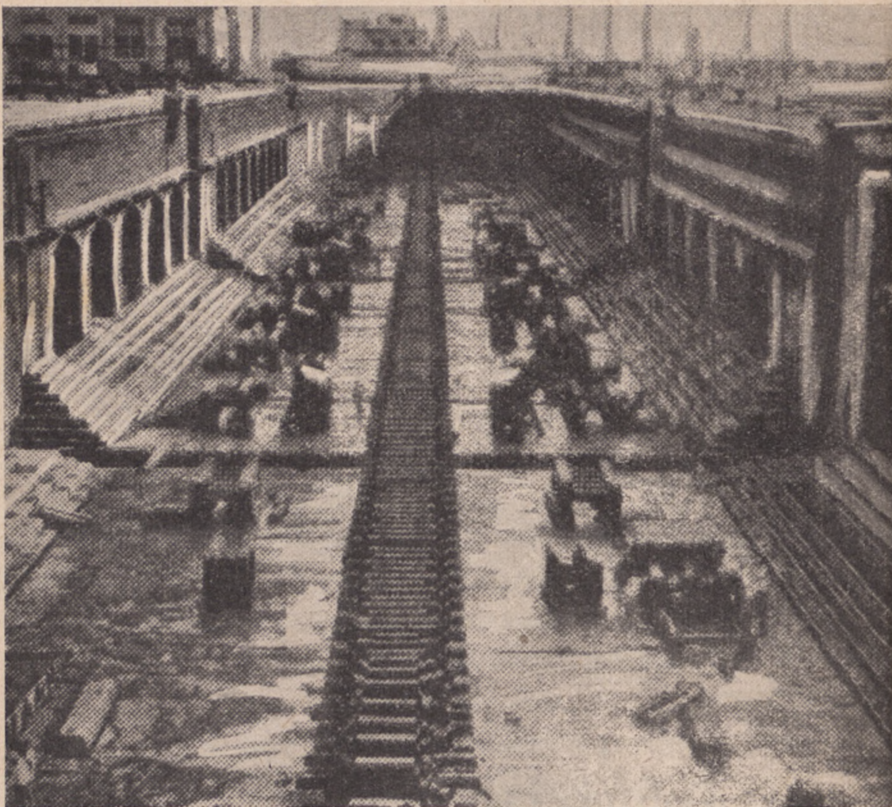
Ratownictwo portowe należy odróżniać od wielkich przedsiębiorstw o międzynarodowym zasięgu, wyspecjalizowanych w „ratowaniu“ w znaczeniu wydobywania statków już zatopionych oraz znajdujących się na takich statkach wysokocennych towarów, a nawet ludzi, jak to bywa przy zatonięciu łodzi podwodnych.

Takie przedsiębiorstwa posługują się specjalnemi statkami ratowniczemi oraz przyrządami i kadrami nurków, a jeżeli w zakres ich działania wchodzą też roboty przy układaniu i naprawie podwodnych kabli telegraficznych, to i specjalnemi statkami kablowemi.

Szyphandlerka.

Jedną z pierwszych trosk kapitana statku po zawinięciu do portu jest zaopatrywanie się w zapasy żywności oraz przedmioty oporządzenia. Wszystkie te sprawy załatwia firma szyphandlerska we własnym zakresie albo — gdy czegoś nie może dostarczyć sama — wyszukuje bądź poleca odnośne firmy, które mogą żądanie zaspokoić.

Szyphandlerka jest z istoty swej przedsiębiorstwem, wymagającem znacznego kapitału zakłado-



Suchy dok przed wprowadzeniem statku.

wego i obrotowego, a to z tego względu, że statek jest odbiorcą bardzo różnorodnych artykułów: od igły i lin okrętowych najrozmaitszych wymiarów aż do łańcuchów, świeżego mięsa i mąki. Szczególnie rozwinięty jest dział farbiarski, gdyż statek nowoczesny, ratując się od rdzy, jest ciągle malowany.

Porządna szyphandlerka powinna mieć do 2.000 i 3.000 pozycyj w katalogu i faktycznie wykazać się

posiadaniem zapasu tyluż rodzajów artykułów w swych składach.

Składy te muszą być koncesjonowanemi składami wolnocłowemi, gdyż szereg artykułów sprowadza się z zagranicy, lecz ze względów konkurencyjnych artykuły te nie mogą być obciążone cłem. Inaczej kapitan powstrzymałby się od zakupu takich artykułów alboby się ograniczył do minimalnych ilości, potrzebnych na czas żeglugi do następnego portu.

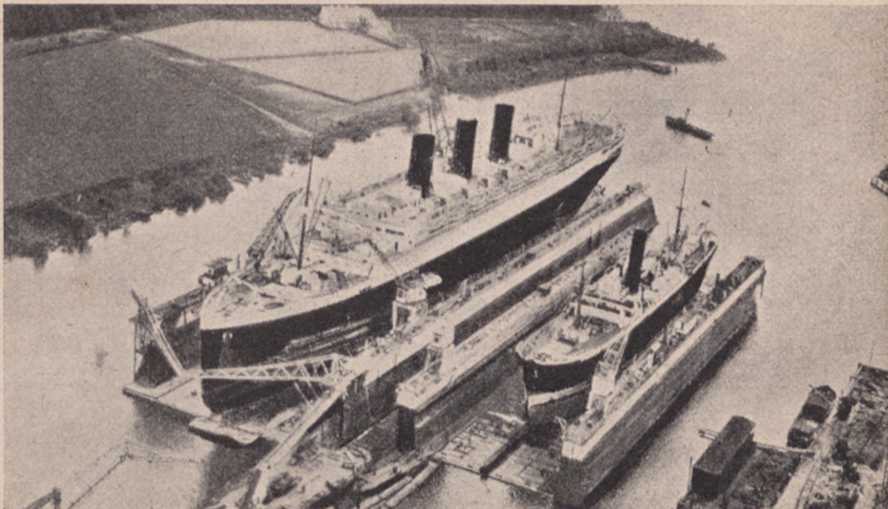
W portach mniejszych szyphandler jest jednocześnie dostawcą węgla bunkrowego lub ropy, w większych — artykuły te są sprzedawane przez specjalne firmy.

Odkażanie i deratyzacja.

Od statku, przybywającego z kraju, w którym wybuchła epidemja, wymaga się świadectw odkażenia (dezynfekcji) i wytępienia szczurów (deratyzacji). Inaczej taki statek nie jest dopuszczany do portu i zmuszony jest odbyć kwarantannę, która trwa po kilka tygodni, odpowiednio do rodzaju epidemji, którą zagraża.

Niezależnie od tego, większość krajów wymaga od statków pasażerskich posiadania świadectw o dokonywaniu odkażania i deratyzacji co najmniej raz na pół roku, od czego kraje te uzależniają wydawanie „patentu“ na prawo werbowania pasażerów na swoich terytorjach.

W związku z tem w portach istnieją przedsiębior-



„Paris", francuski transatlantycki statek pasażerski w pływającym doku, podnoszącym statki o ciężarze do 46.000 tonn.

stwa, które pod nadzorem władz miejscowych dokonywają odkażenia i deratyzacji statków.

Za najbardziej skuteczny jest uznany sposób odkażania i deratyzacji statków zapomocą cyjanku potasu w postaci gazu trującego, który nietylko zabija wszelkie żyjątka, ale unieszkodliwia również jajka, złożone przez nie.

Przedsiębiorstwo wymaga utrzymywania odpowiednio wyszkolonego personelu w ilości 5 do 10 ludzi. Wynagrodzenie tych ludzi, którzy zresztą częściowo mogą być zatrudnieni gdzie indziej i w innym charakterze, stanowi główny wydatek przedsiębiorstwa.

D o k i i w a r s z t a t y.

Podwodna część kadłuba statku obrasta wodorostami, co powoduje zmniejszenie szybkości statku i zkolei konieczność wprowadzania go w odstępach kilkunastu miesięcy do doku dla oczyszczania i malowania.

Doki bywają suche i pływające.

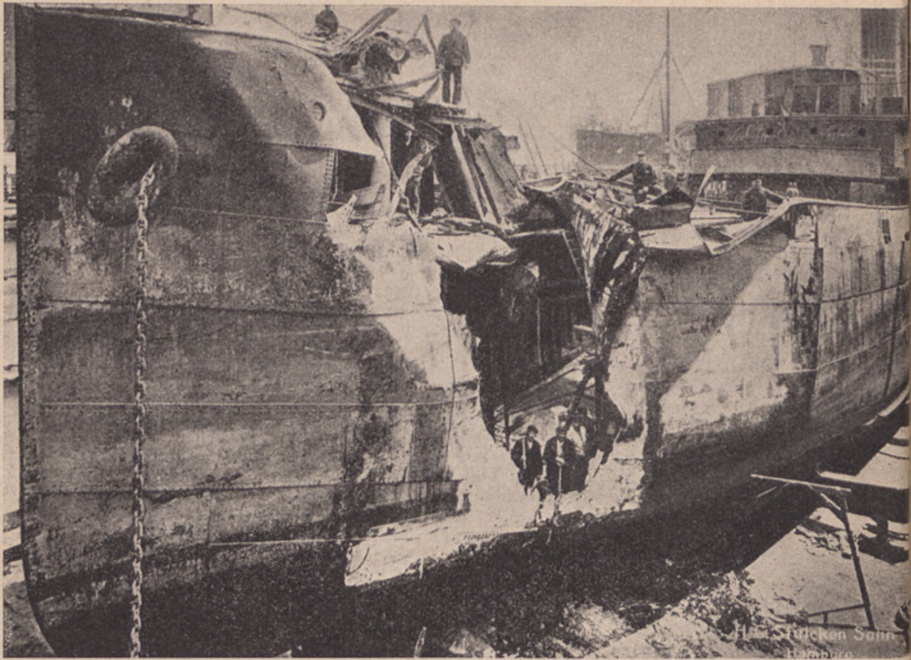
Suchy dok jest wykopany w ziemi i odgrodzony od morza szczelnie zamykającemi się wrotami. Przy wprowadzeniu statku do doku wrota się otwiera, wskutek czego woda wypełnia dok tak, że poziom wody w nim wyrównywa się z poziomem morza. Wówczas statek wpływa do doku, wrota się zamyka i wodę wypompowuje. W miarę wypompowywania wody statek osiada na ułożonej na dnie doku podstawie, dostosowanej do kształtu zewnętrznego statku tak, aby ciężar statku był rozłożony możliwie równomiernie na wszystkie punkty oparcia.

Znacznie częściej spotyka się doki pływające. Jest to pływająca platforma z wysokiemi burtami, która, obciążona balastem wodnym, zanurza się na odpowiednią głębokość. Po wprowadzeniu statku wypompowuje się balast wody z komór doku, który się przez to wynurza, podnosząc wprowadzony nań statek.

W burtach mieszczą się niektóre urządzenia warsztatowe na wypadek, gdy chodzi nietylko o oczyszczenie i pomalowanie, ale i o naprawę uszkodzonej burty statku.

Poszczególne części i mechanizmy statków są na-

4*

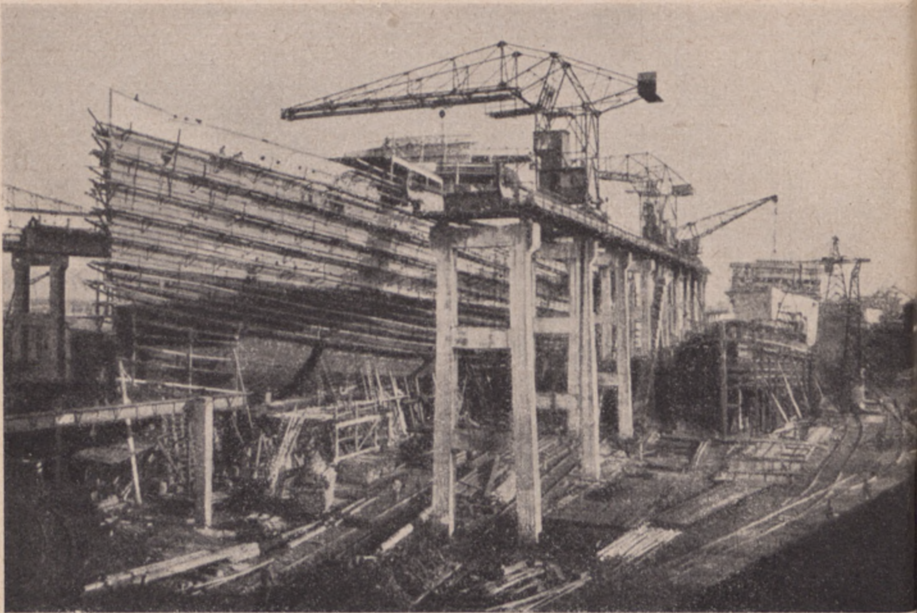


W doku. Statek z uszkodzoną przy zderzeniu burtą.

prawiane bądź robione w warsztatach okrętowych, znajdujących się na brzegu przy wodzie. Dokonywają one zwykle nietylko naprawy statków, znajdujących się w dokach, ale budują nowe statki, zakładane na „stoczni“. W większem znaczeniu stocznię stanowi pochylnia nad brzegiem morza, na której jest budowany kadłub statku, a po zakończeniu budowy — staczany na wodę. Oczywiście, prócz pochylni do budowy statku są potrzebne rusztowania i dźwigi do ustawiania żelaznych płyt, belek różnego rodzaju i żeber, z których kadłub statku jest montowany.

W szerszem i najczęściej używanem znaczeniu „stocznia“ jest przedsiębiorstwem budowy i naprawy statków, a więc obejmującem i warsztaty i doki. Są to wielomiljonowe przedsiębiorstwa rządowe lub prywatne, administrowane przez zarząd portu.

Zaznaczyć jednak należy, że największe stocznie na świecie nie wyrabiają wszystkich części statku we własnym zakresie. Części statku i poszczególne mechanizmy są wyrabiane w poszczególnych hutach i warsztatach w głębi kraju i dostarczane stoczni w stanie gotowym. Tylko w wypadku jeżeli przemysł krajowy nie jest w możności dostarczyć poszczególnych części i mechanizmów, wykonywa się je w warsztatach stoczni. Pod tym względem zachodzi różnica pomiędzy krajami o starej tradycji morskiej, jak Anglja, Francja, Holandja, gdzie przemysł krajowy oddawna obsługuje budownictwo morskie i zastosowuje się stopniowo do coraz nowych jego wymagań, a krajami, gdzie nowoczesne budownictwo okrętowe powstało w szybkiem, rewolucyjnem tempie, jak Niemcy, Włochy, Rosja i Stany Zjednoczone. W tych ostatnich krajach stocznie we własnym zakresie wyrabiają prawie wszystko dla statku, otrzymując z hut półfabrykaty. We Francji natomiast widziałem stocznie, które posiadają stosunkowo małe warsztaty o charakterze warsztatów podręcznych i są właściwie miejscem montażu statków. Zato w okolicach jest pełno większych lub mniejszych fabryczek, warsztatów i warsztacików, wyrabiających części statków i mechanizmy na zamówienie



Statek w stoczni podczas budowy.

stoczni. Można spotkać nieraz sklepikarza lub wieśniaka, który ma w swym domku warsztat o elektrycznym napędzie i wyrabia „drobiazgi“ dla stoczni, łącząc tę pracę ze swą pracą zawodową.

System taki jest stosowany zresztą nietylko przy budowie statków, ale i w innych gałęziach przemysłu, jak w automobilizmie, lotnictwie, tkactwie i t. d.

B. Przedsiębiorstwa portowe, obsługujące statek i towar.

M a k l e r k a   o k r ę t o w a.

W dzisiejszych warunkach handlu morskiego kapitan nie jest zazwyczaj ani właścicielem lub wspól-

nikiem statku, ani właścicielem towaru lub powiernikiem kupca, dysponującym towarem w jego imieniu. Kapitan dzisiejszy jest specjalistą od kierowania statkiem i w tym charakterze rozporządza załogą. Wszystkie inne czynności dawnego kapitana wykonywają dziś specjalne przedsiębiorstwa, znajdujące się w porcie.

Do liczby takich przedsiębiorstw należą przedewszystkiem przedsiębiorstwa maklerki okrętowej. Makler okrętowy jest przedstawicielem armatora i w jego imieniu „klaruje" statek, t. j. załatwia w urzędach portowych formalności, związane z przybyciem statku i jego wyjściem z portu, uiszcza opłaty stąd powstałe, oraz ponosi wszelkie lub część kosztów, związanych z postojem statku w porcie. Czyni to na rachunek właściciela statku, dodając swoją prowizję za czynności klaringowania i procenty od wyłożonych pieniędzy. Należności te makler okrętowy potrąca sobie z należności za niedopłacony fracht, pobierany od odbiorcy towaru, albo — jeśli fracht został zapłacony zgóry przez załadowcę — wystawia odpowiedni rachunek armatorowi.

Jako przedstawiciel armatora, odpowiedzialnego za dostarczenie ładunku, makler okrętowy otrzymuje odpis „manifestu", t. j. dokumentu, zawierającego listę wszystkich towarów, załadowanych na okręt, i jest obecny przy wydawaniu towaru poszczególnym odbiorcom lub ekspedytorom, na których są wystawione poszczególne listy przewozowe czyli t. zw. ko-



Dok pływający w Gdyni, własność Sp. Akc. „Stocznia Gdyńska".

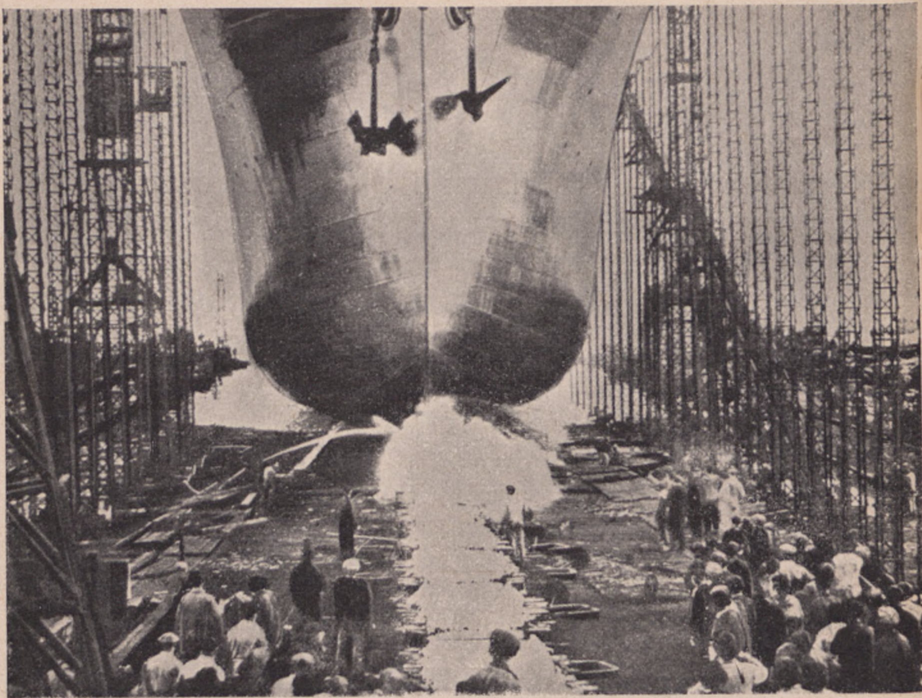
nosamenty, wykazane w manifeście. Makler okrętowy załatwia wszelkie sprawy statku w porcie bądź we własnym zakresie, bądź też poleca odpowiednie firmy i instytucje. Naistotniejszą funkcją maklera okrętowego jest przygotowanie dla statku ładunku na dalszą lub powrotną podróż. W tym celu makler okrętowy rozwija akcję akwizycyjną, składając poszczególnym wytwórcom i ekspedytorom oferty na przewóz towarów albo też przyjmując od nich propozycje skalkulowania kosztów przewozu towaru i doradzając im wykorzystanie tego lub innego statku, jako najlepiej przystosowanego do przewozu danego towaru.

Jak z tego wynika, makler okrętowy musi mieć szczególne zaufanie armatora oraz krajowych eksporterów. Gdy się rozporządza temi atutami, nie po-

trzeba zbyt wielkiego kapitału na prowadzenie maklerki okrętowej, gdyż wydatki na poszczególne statki rzadko przekraczają kilkanaście tysięcy złotych. W praktyce jednak większa część maklerów okrętowych są to firmy wielkokapitalistyczne, nieraz uczestniczące finansowo albo w przedsiębiorstwach armatorskich, albo w wywozie i uprawiające politykę frachtową na korzyść odnośnych przedsiębiorstw. Tego rodzaju związanie jest nieraz wykorzystywane przez małe, początkujące i niezależne maklerki okrętowe, które, dając dogodniejsze oferty czyto armatorowi, czy eksporterowi zdobywają sobie dobre imię i klientelę.

Zarobek brutto agenta okrętowego od każdego statku przez niego obsłużonego wynosi od 1/4% do 5% od wartości ładunku, zależnie od tonażu statku, wysokości uzyskanej stawki frachtowej i ogólnej sumy za fracht.

Najbardziej zyskowne operacje maklera okrętowego polegają na „charterowaniu" statków, t. j. wynajmie statków w imieniu i na rachunek eksportera. Statek może być zaczarterowany na określoną podróż albo na czas (time charter), gdy chodzi o kilka lub kilkanaście podróży bliżej nieokreślanych. W tym wypadku umowa najmu może zawierać zastrzeżenie, że administrowanie statkiem przechodzi na najemcę. Administrację taką, połączoną z wydatkami pieniężnemi, najemca chętnie odstępuje maklerowi okrętowemu, który z natury rzeczy jest do tego bardziej



Francuski statek pasażerski „Georges-Philippar", pojemności 21.000 tonn, w chwili staczania z pochylni. Statek ten, jak wiadomo, tragicznie zginął od pożaru w zatoce Perskiej podczas pierwszej swej podróży do Indo-Chin w 1933 r.

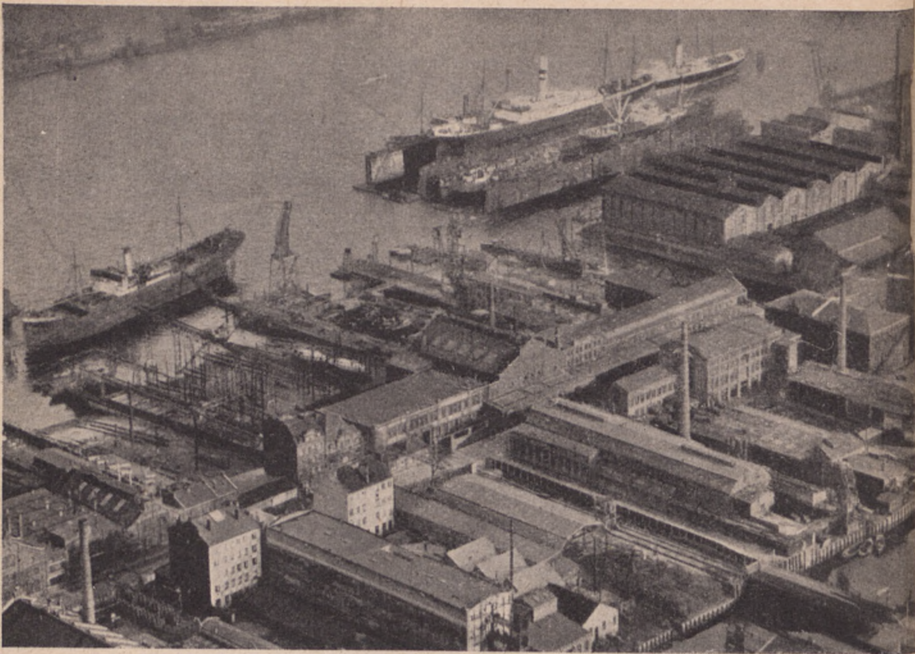
przystosowany i który chętnie wykłada własne pieniądze, zwracane mu następnie z odpowiednim zyskiem przy rozrachunkach z najemcą. W tym wypadku wszystkie trzy strony mają powód do zadowolenia: armator — gdyż zatrudnił swój statek, eksporter — uzyskując w ten sposób stosunkowo tańszy przewóz (fracht) i makler okrętowy — zarabiając na tranzakcji jako pośrednik oraz umieszczając swój kapitał w przedsięwzięciu, którego powodzenie zależy od jego osobistej pracy.

Umowy najmu statków mogą zawierać szereg zastrzeżeń, określających wzajemny stosunek armatora i najemcy. Wprowadzenie tych lub innych zastrzeżeń zależy od rodzaju towaru i obyczajów danego obszaru geograficzno-handlowego. W Gdyni i Gdańsku najczęściej są charterowane statki do przewozu węgla na zasadach, znanych pod nazwą „Baltkoncharter“.

Sztauerka.

Warunki opłacalności nowoczesnej żeglugi wymagają krótkich postojów w portach i szybkiego przeładunku. Załoga nowoczesnego statku, bardzo nieliczna w stosunku do ilości towaru i szybkości działania nabrzeżnych dźwigów przeładunkowych, nie jest w możności nadążyć w rozmieszczaniu towaru, ładowanego na statek, czy też w przygotowywaniu partyj towaru, które zabiera dźwig przy wyładunku. W obu wypadkach są potrzebni ludzie do pomocy. Takich ludzi, odpowiednio wykwalifikowanych, dostarczają przedsiębiorstwa sztauerskie.

Przedsiębiorstwa sztauerskie są odpowiedzialne nietylko za całość i umiejętne obchodzenie się z towarami. Przy ładowaniu statku chodzi jeszcze o bardzo ważną rzecz — o należyte rozmieszczenie towaru na statku tak, aby się potem nie przechylał na jedną burtę. Zrównoważenie statku wymaga wielkiego doświadczenia i znajomości danego towaru, zwłaszcza przy ładunkach całookrętowych, t. j. gdy towar jest jednolity, a więc — zdawałoby się — tylko jego obję-

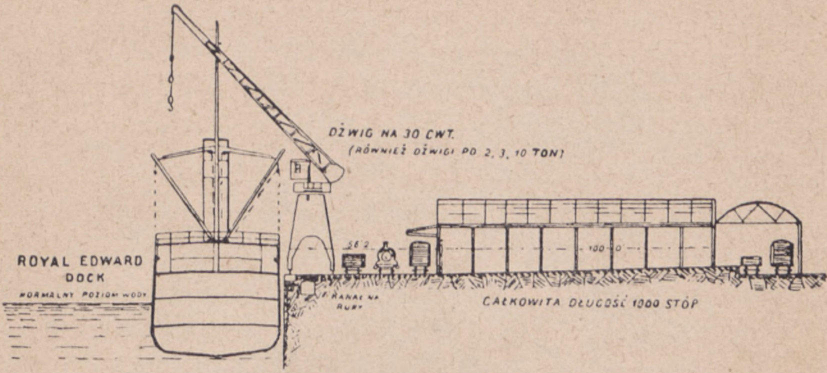


Warsztat stoczni Stüleken w Hamburgu.

tość stanowi o ciężarze. W rzeczywistości żaden towar nie jest w zupełności jednolity co do ciężaru.

Prawdziwą sztuką sztauerską jest ładowanie drzewa. Trzeba umieć trafnie ocenić „na oko“ ciężar poszczególnych ilości drzewa, które się składają na całookrętowy ładunek. Kapitan nie ma czasu zapoznać się z towarem i dlatego nie posiada „wyczucia wagi“, która zależy nietylko od rozmiarów poszczególnych kloców, belek i tarcicy (desek), ale również od gatunku drzewa.

Zdolny i doświadczony sztauer jest potrzebny również przy ładowaniu wielu innych towarów, np.



Schemat przeładunku.

gdy chodzi o stawianie jednej beczki lub jednej skrzyni na drugą w kilka rzędów. Chodzi tu o trafną ocenę wytrzymałości opakowań, znajdujących się w dolnych rzędach.

Najlepsi sztauerzy zaczynali swą karjerę od robotników przeładunkowych.

Przedsiębiorstwa sztauerskie nie wymagają wielkiego kapitału i są oparte na zaufaniu.

Należy zaznaczyć, że wyrazów „sztauerka“ i „przedsiębiorstwa sztauerskie“ użyłem jako najbardziej przyjętych w Gdyni dla oznaczania przedsiębiorstw, wykonywających roboty przeładunkowe na statku. Właściwie przy przeładunku towarów sypkich, jak węgiel, zboże i t. p. czynność przeładunkową na statkach nazywa się „triming“, w spolszczeniu — „trymerka“. Należy zaznaczyć również, że istnieje wyraz „stewadoring“ — w spolszczeniu „stywadorka“ — oznaczający dokonywanie robót przeładunkowych wogóle, t. j. zarówno na statku jak i na brzegu.



Stocznia Monfalcone w Trieście, Włochy.

W pierwszym wypadku stywadorka pokrywa się więc ze sztauerką (lub trymerką) — jest pomocą dla kapitana i zwykle (o ile „charter‘ nie postanawia inaczej) opłaca ją statek. W drugim wypadku „stywadorka“ jest czynnością dostarczania towaru do burty statku — przy ładowaniu albo od burty statku do składu — przy wyładunku — i jest zawsze opłacana przez właściciela towaru czy ekspedytora.

W Gdyni składy, jak np. Chłodnia Portowa i inne, mają własny personal do robót stywadorskich na brzegu i stawiają za warunek korzystanie z tego personelu, t. j. prowadzą stywadorkę brzegową we własnym zakresie.

C. Przedsiębiorstwa portowe, obsługujące towar.

Agencja celna.

Towar przywozowy (importowany), jak również wywozowy podlega odprawie celnej. Formalności z tem związane załatwia w zastępstwie właściciela towaru koncesjonowany lub niekoncesjonowany — zależy to od przepisów danego kraju — agent celny. Na podstawie doręczonych mu przez właściciela towaru dokumentów oraz oględzin towaru, agent celny sporządza „deklarację celną", wyszczególniając w niej cechy towaru, które stanowią o wysokości stawki celnej. Za zgodność deklaracji ze stanem faktycznym agent celny jest odpowiedzialny wobec urzędu celnego. W razie niepewności co do cech towaru i w wypadkach, w których tego wymagają przepisy celne — agent celny występuje z wnioskiem do urzędu celnego o orzecznictwo rzeczoznawców, o dokonanie laboratoryjnych pomiarów jednostkowych lub analizy chemicznej próbek i t. d.

Na załatwieniu tego rodzaju formalności celnych kończy się właściwa rola agenta celnego. Wobec tego jednak, że proces odprawy celnej ściśle się wiąże z przeładunkiem, przewozem a nieraz też z przetrzymywaniem towaru w składach, więc czynności agenta celnego przeplatają się z czynnościami ekspedytora. To też w praktyce agencja celna przetwarza się w przedsiębiorstwo ekspedycyjne lub przedsiębiorstwo ekspedycyjne załatwia czynności agenta celnego we własnym zakresie.



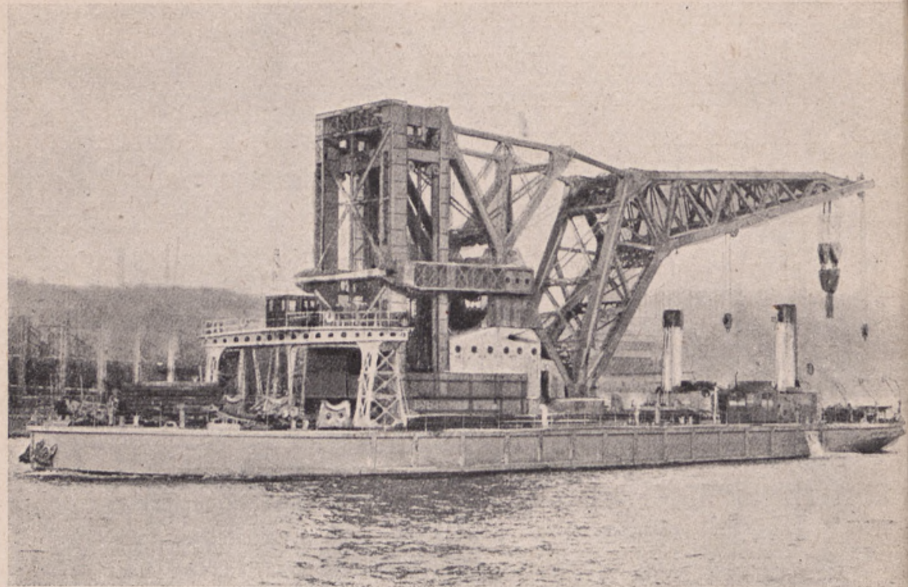
Część warsztatów okrętowych.

Przedsiębiorstwo ekspedycyjne (spedycyjne).

Zadanie ekspedytora (spedytora) w wąskiem znaczeniu tego słowa sprowadza się do dalszej wysyłki towaru, wyładowanego ze statku, pod adresem odbiorcy albo też do załadowania towaru na statek, zgodnie z instrukcją wysyłającego towar. Ekspedytor albo posługuje się przy tem różnego rodzaju przedsiębiorstwami pomocniczemi, jak np. przedsiębiorstwami przeładunkowemi (stywadorskiemi), składowemi, przewozowemi na terenie portu i t. d., albo też sam wynajmuje robotników do przeładunku, magazynuje towar w składzie własnym lub wynajętym, dostarcza towar własnym lub wynajętym taborem, np. samochodowym lub rzecznym. W praktyce większe firmy ekspedycyjne mają własne składy albo też jednocześnie są przedsiębiorstwami przewozowemi.

Niezależnie od tych czynności, związanych z wysyłką towaru, przedsiębiorstwa ekspedycyjne na zlecenie eksportera dokonywają inkasa towarowego, t. j. ściągają należność za towar od importera, jeżeli towar nie został opłacony zgóry lub w całości.

Szczególnie ważną funkcją eksportową jest rozjemstwo (arbitraż) towarowe. W wypadkach sporu albo prawdopodobieństwa sporu pomiędzy eksporterem a importerem ekspedytor bierze próbki towaru, odsyła je eksporterowi i importerowi, a jedną przechowuje u siebie jako dowód rzeczowy stanu faktycznego. Będąc czynnikiem bezstronnym i dbającym



Pływający dźwig przeładunkowy, pojemności 4.000 tonn. Podnosi ciężary do 250 tonn. Dźwig ten, uważany za jedno z najznakomitszych rozwiązań konstrukcyjnych w budownictwie morskiem, został wykonany przez stocznię Armstronga w Anglji.

o swoją reputację kupiecką, ekspedytor szczególnie się nadaje do roli rozjemcy bądź świadka w sporach pomiędzy sprzedawcą a nabywcą, t. j. eksporterem i importerem, co do jakości towaru.

Przedsiębiorstwo ekspedycyjne, niezależnie od tych czynności, związanych z wysyłką towaru, bywa w większym lub mniejszym stopniu instytucją kredytową w stosunku do swego klienta, wykładając pieniądze na opłacenie kosztów przewozu towaru takich, jak np. cło, składowanie, opłaty portowe, ubezpieczenie, korzystanie z dźwigów i t. d. Oczywiście, we wszystkich takich wypadkach ekspedytorzy doli-

czają sobie procent za udzielony kredyt lub biorą udział w zyskach handlowych. Są wielkie firmy ekspedycyjne, które finansują lub dopomagają w finansowaniu przywozu bądź wywozu od wytwórcy aż do nabywcy zagranicznego.

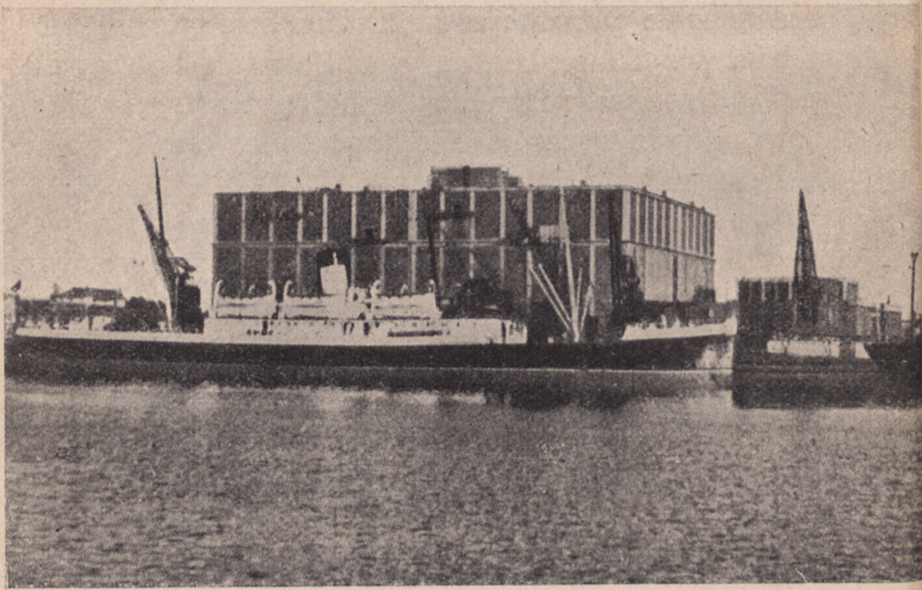
Jak widać, pojęcie ekspedytora (spedytora) jest nadzwyczaj rozciągliwe, obejmuje bowiem zarówno skromnego pracownika portowego, działającego całkowicie na rachunek jakiejś firmy krajowej czy zagranicznej i którego jedynym kapitałem jest zaufanie tej firmy, jak również wielkiego kapitalistę, rozporządzającego dużym aparatem pracowniczym i znacznym majątkiem w nieruchomościach w niejednym porcie.

Składownictwo.

Posiadanie i eksploatacja składów towarowych z natury rzeczy wymaga większego kapitału, zwłaszcza jeśli się łączy z udzielaniem „kredytów warantowych", t. j. pożyczek pieniężnych pod zastaw składowanego towaru.

Szczególnie zyskowna jest eksploatacja koncesjonowanych składów, t. zn. wolnocłowych. Pod pewnemi warunkami, np. złożenia kaucji, władze skarbowo-celne zezwalają poszczególnym zasługującym na zaufanie osobom lub firmom przechowywać na składzie towar nieoclony z tem, że cło będzie uiszczane każdorazowo przy wycofywaniu towaru częściami. Składy, mające tego rodzaju przywilej, są szczególnem udogodnieniem dla kupca-importera, który,

5*



Chłodnia portowa w Gdyni, jedna z największych w Europie.

oczywiście, woli nie wykładać odrazu całej należności za cło w chwili nadejścia towaru, mogąc uiszczać tę należność częściami w miarę jego sprzedaży. Dlatego też składy wolnocłowe mają większe możliwości zyskiwania klienteli.

Inaczej się rzecz przedstawia ze składami, znajdującemi się w t. zw. strefie wolnocłowej. Różnica między niemi a składami wolnocłowemi polega na tem, że o ile ze składów wolnocłowych towar musi wyjść za temi samemi dokumentami, z któremi przyszedł z zagranicy, a więc nie może być przepakowywany, obrabiany, przerabiany — o tyle w składach, znajdujących się w strefie wolnocłowej, może

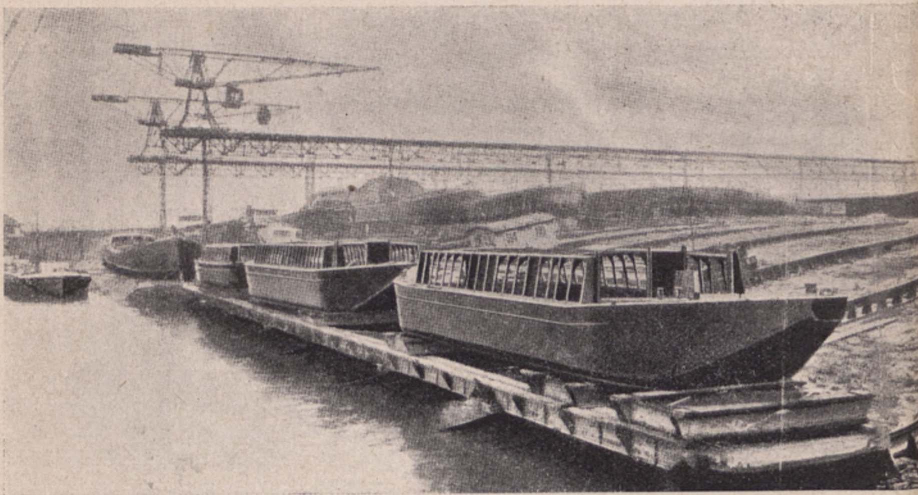
być przerabiany, obrabiany i przepakowywany (oczywiście, z wiedzą władz celnych) i może uzyskać nowe dokumenty, odpowiadające nowym cechom, jakie towar nabył na terenie strefy wolnocłowej.

Ma to ogromne znaczenie i dla kupca, i dla państwa. Mając możność przerobienia towaru w strefie wolnocłowej, kupiec nabywa dany towar w postaci, w jakiej on najtaniej kosztuje zagranicą i następnie we własnym zakresie nadaje mu cechy potrzebne. Państwo zyskuje na tem, że w ten sposób mniej się wywozi waluty zagranicę i że się zatrudnia własnych obywateli-robotników, specjalistów, przedsiębiorców oraz, że się zużywa materjał krajowy, zwykle potrzebny przy tego rodzaju przerobie.

Do osobnej kategorji składów należą składy chłodzone (chłodnie) lub posiadające specjalne warunki dla dokonywania pewnych czynności, koniecznych przy danym towarze z towarem, np. składy na śledzie solone, dojrzewalnie niektórych owoców południowych, „pralnie“ śliwek suszonych i t. d. Oczywiście, eksploatacja takich składów wymaga umiejętności fachowych oraz odpowiednio wyszkolonego i zorganizowanego personelu.

Lichterka.

Dla zaoszczędzenia kosztów podwójnego przeładunku oraz składowania na brzegu, przywieziony statkiem do danego portu towar, mający być tranzytowany do innego portu statkiem, który jeszcze nie nadszedł i jest oczekiwany za kilka dni — w miarę



Lichtugi typu „szuty", nowowybudowane, przed spuszczeniem na wodę.

możności jest wyładowywany na lichtugi czyli berlinki portowe i na nich pozostaje aż do przyjścia odnośnego statku. W ten sposób lichtuga staje się składem. Jest to skład ruchomy, pływający, co stanowi jego zaletę, bo nie wiadomo, przy jakiem nabrzeżu stanie oczekiwany statek, który ma zabrać towar przechodowy (tranzytowy). Gdyby ten towar został wyładowany do któregoś składu na brzegu, wówczas mogłoby się zdarzyć, że miejsce postoju statku jest oddalone od danego składu. Wtedy do kosztów podwójnego przeładunku doszłyby koszty dostawy towaru ze składu do miejsca postoju statku. W wypadku natomiast składowania towaru na lichtudze, może ona być z łatwością przyciągnięta lub przeholowana do miejsca postoju statku.

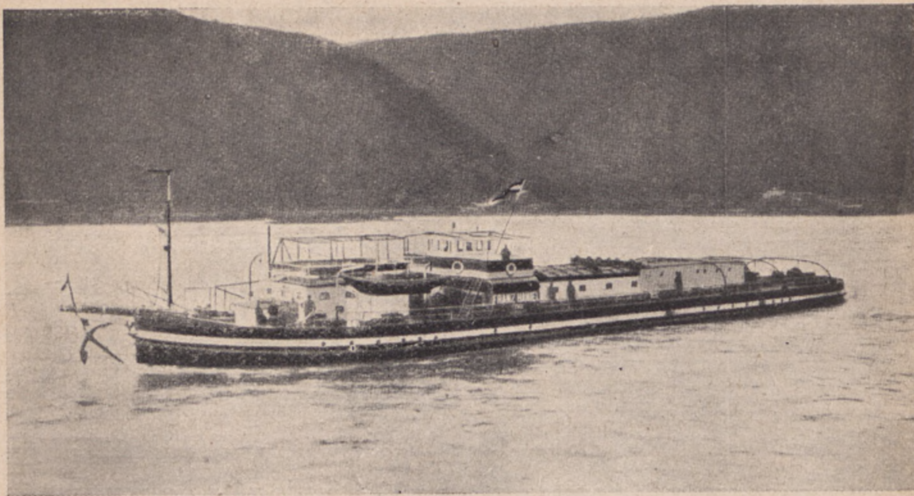
Przedsiębiorstwo lichterskie może być bardzo

duże, posługujące się dużą ilością lichtug różnych typów i własnemi holownikami. Może być jednak równie dobrze bardzo małem przedsiębiorstwem, pracującem np. jedną lichtugą, gdzie właściciel jest jednocześnie sternikiem i stróżem towaru. Wobec tego, że towar jest ubezpieczony od kradzieży i t. zw. „ubytku celnego", t. j. od odpowiedzialności celnej, czynnik zaufania do przedsiębiorstwa lichterskiego — jeśli to zaufanie opiera się na odpowiedzialności finansowej takiego przedsiębiorstwa — nie gra roli.

Lichtugi, oczywiście, są używane nietylko do składowania towarów, lecz służą wogóle do przewozu towarów wewnątrz portu z jednego składu do drugiego lub do pobliskich okolic, położonych poza portem, jeżeli na takie podróże pozwala stan morza. Lichtugi bowiem są przeważnie płaskodenne, przystosowane do wewnętrznej żeglugi w porcie, bądź po rzece, gdy port jest położony w ujściu rzeki.

Nie wyłącza to, oczywiście, istnienia lichtug większych (do 600 i 800 tonn pojemności, o szczelnie zamykających się lukach), które bywają holowane i na otwartem morzu.

W Holandji — gdzie prawie każdy port jest portem kanałowym, t. j. ma kanałowe połączenie z zapleczem — można się spotkać z bardzo dużą ilością lichtug o napędzie mechanicznym w postaci silników spalinowych. Prawie nieruchoma woda w kanałach pozwala na posuwanie się lichtugi, zaopatrzonej nawet w stosunkowo słaby silnik. Bardzo mała szyb-



Holownik silnikowy mocy 1400 MK. Służy do holowania lichtug na otwartem morzu.

kość takiej lichtugi silnikowej odpowiada przepisom kanałowym, które wzbraniają używania mocniejszych silników ze względu na podmywanie brzegów kanałów.

A u k c j e.

Niektóre towary nie mogą być długo przechowywane, gdyż się łatwo psują, jak np. ryby i owoce. Dlatego też we wszystkich większych portach istnieją przedsiębiorstwa aukcyjne — wolne albo też koncesjonowane, w zależności od przepisów danego kraju — które na zlecenie właściciela towaru sprzedają go z publicznej licytacji, pobierając za to niewielki odsetek od obrotu.

Przedsiębiorstwa aukcyjne mają zwykle swoje

składy i pomieszczenia licytacyjne oraz personel do pakowania i wysyłki towaru, nabytego na licytacji.

Aukcje w wielkiej mierze przyczyniają się do powiększenia obrotu towarowego, udostępniając nabywanie towaru przywozowego mniejszym firmom, które nie mają koncesyj zagranicznych, bądź oszczędzając im kosztów, które dla tych firm byłyby szczególnie wysokie ze względu na sprowadzane małe ilości.

Aukcje wpływają też ogromnie na rozwój i ożywienie portu, ściągając kupców nietylko krajowych, ale i zagranicznych. To też w dużych portach handlowych jest wiele aukcyj, np. w Hamburgu jest 8 aukcyj owocowych, a w Londynie 16. Są to przedsiębiorstwa prywatne, współzawodniczące ze sobą i dlatego bardzo dbałe o swą opinję zarówno pod względem zaufania ze strony importera owoców, który oddaje w komis towar, jak i pod względem sprawnej obsługi klienta, nabywcy towaru.

Aukcje rybne są zorganizowane o tyle inaczej, że pozostają pod ścisłym nadzorem instytucyj społecznych lub władz państwowych, wchodzi tu bowiem w grę rybak, który, oddając swój łatwo psujący się towar na aukcję, może łatwo być pokrzywdzony i nie miałby środków ani możności szukania sprawiedliwości.

W portach rybackich, gdzie jest rozwinięte rybołówstwo śledziowe, istnieją również aukcje na śledzie solone, które, jak wiadomo, nie należą do rzędu towarów łatwo się psujących. Potrzeba tych aukcyj jest wywołana tą okolicznością, że wynagrodzenie



Aukcja rybna w Kuxhaven, Niemcy.

załóg rybackich statków śledziołownych stanowi pewną część wartości rynkowej złowionych przez nich śledzi. Wartość ta zostaje określona zapomocą aukcyjnej sprzedaży niewielkich ilości, pochodzących z ostatnich połowów, i jest miarodajna przy rozliczaniu się z załogą.

R Y B A C T W O



Rodzina norweskiego rybaka przy produkcji „klipfish'a"

Rybactwo zawiera w sobie pojęcie rybołówstwa, handlu rybami i przetwórczego przemysłu rybnego. Współzależność tych dziedzin jest bardzo ścisła ze względu na cechy znamienne produktu rybactwa.

Po pierwsze, produkt ten jest znamiennie nietrwały. Prócz konserw w blaszanych pudełkach, który to artykuł jest stosunkowo drogi i ma ograniczony zbyt, wszystkie inne t. zw. półkonserwy, jak ryby wędzone, solone i suszone muszą być przechowywane w pewnych warunkach i rozsprzedawane możliwie szybko, nie mówiąc już o rybach świeżych,

których zbycie na większą skalę wymaga nietylko sprawnego aparatu handlowego, ale i specjalnej obsługi technicznej: chłodni, zamrażalni, sztucznego lodu, szybkiego przewozu kolejowego podług taniej taryfy oraz istnienia przetwórczego przemysłu rybnego, któryby wchłaniał nadmiar ryb świeżych.

Po drugie, produkt rybactwa nie jest niezastąpiony, w przeciwieństwie do większości wytworów rolnictwa. Nawet w krajach wybitnie rybackich, jak np. w Anglji i Szkocji, a w jeszcze większym stopniu w Norwegji, gdzie $^1/_3$ część ludności pracuje w rybactwie i wywóz ryb stanowi największą pozycję handlu zagranicznego, spożycie płodów rolnych jest znacznie większe niż spożycie produktów rybactwa. Pomimo właściwych sobie wartości produkt rybny, aby „trafić“ do nabywcy, musi być szczególnie pożądany, czyto ze względu na niską cenę, czy też zalety gastronomiczne.

Nietrwałość produktów rybnych i mała odporność wobec konkurencji produktów rolnych sprawia, że przedsiębiorstwo rybackie musi być bardziej ściśle dostosowane do warunków naturalnych i konjunkturalnych, niż warsztat pracy rolnika. Nie może tu być tej dowolności budowy wewnętrznej przedsiębiorstwa, jego objętości i zakresu działania, jaka istnieje w rolnictwie, gdzie charakter gospodarki i wielkość obszaru, na którym gospodarka jest prowadzona, dotychczas oparte są raczej na tradycji i wypadkowości niż na przesłankach celowości, z punktu widzenia wytwórczości i zbytu.

Tem się tłumaczy ta ogromna rozmaitość typów przedsiębiorstw rybackich, ściśle dostosowanych do rodzaju ryb i warunków zbytu, z jaką się spotykamy nieraz na bardzo małym odcinku geograficznym albo nawet obok siebie w tej samej miejscowości. Dotyczy to rybactwa wogóle a tem bardziej rybactwa morskiego, w którem występuje większa różnorodność ryb, niezrównanie większe ich ilości oraz nieograniczone przestrzenie.

Mimo ogromnych postępów techniki, zwłaszcza w ostatnich kilkunastu latach, w dziedzinie rybołówstwa morskiego, przechowywania i przewożenia świeżego towaru rybnego (dla celów rozdziału handlowego) oraz przetwarzania surowca rybnego na towar trwały i półtrwały, znaczna część ryb, spożywanych na świecie, pochodzi bezpośrednio z koszyka rybackiego i znaczna część przetworów rybnych, znajdujących się w obrocie światowym, jest wytworem indywidualnego rybaka bądź małych spółek rybackich — „matszapij" — opartych na podziale połowów.

Takim towarem jest np. norweski „klipfish" — inaczej zwany „stockfish" albo „kabeljau". Jest to wątłusz (dorsz), oczyszczony z wnętrzności, z odciętą głową, rozpłatany napół i wysuszony na powietrzu. Towar ten, skupowany w niewielkich ilościach u poszczególnych rybaków, jest wywożony w ogromnych ilościach do Hiszpanji, Włoch, Grecji, Turcji, Syrji, północnej Afryki oraz południowej Ameryki

i stanowi jeden z poważniejszych artykułów rybnych w obrocie światowym.

Nadzwyczajna obfitość wątłuszy (dorszy), zwłaszcza w wodach Lofotów i Finmarken (północna Norwegja), możność dokonywania połowów o każdej porze roku i w niewielkiej odległości od brzegu oraz niezłożony sposób przygotowywania „klipfish'u" sprawiają, że wytwarzanie tego towaru nie wymaga żadnych udoskonaleń technicznych, ani też szczególnej organizacji pracy i dlatego nie przekracza możliwości przeciętnego rybaka, posiadającego zwykły kuter i zasadniczy sprzęt rybacki. Kuter jest używany przytem nietylko do połowów wątłuszy, ale nieraz i do przewożenia gotowego towaru z fiordu do fiordu w poszukiwaniu hurtownika-eksportera, który więcej zapłaci. Rybak w tym wypadku łączy w sobie łowcę, przetwórcę oraz sprzedawcę towaru na wolnym rynku.

Inaczej wyglądają ciż sami rybacy norwescy w sezonie śledziowym, kiedy śledź w nieprzebranych gromadach przybija do brzegów i „gęsto stoi" we fiordzie. Wówczas już nie każdy zosobna, lecz wszyscy z okolicznych osiedli, razem, żywiołowo-wspólnym wysiłkiem przegradzają fiord wpoprzek sieciami i czerpią uwięzione w nim śledzie. Nie daliby sobie rady ze sprzedawaniem takich ilości. Od tego jest aparat handlowy, kontrolowany przez państwo, odbierający świeży towar po cenach zawczasu ustalonych i aprobowanych przez państwo. Kupiec pakuje śledzie do skrzyń, przesypując je obficie lodem mie-



Część portu rybackiego Great Yarmuth, Anglja.
Beczki śledzi solonych na wywóz.

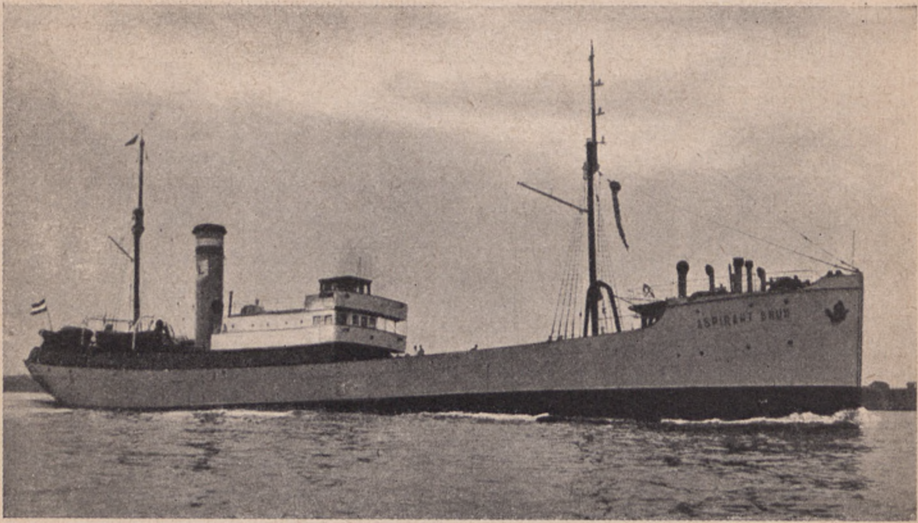
lonym, albo zamraża w zamrażalniach solankowych (system Ottesena). Skrzynie te są wysyłane wagonami oraz w całookrętowych ładunkach zagranicę, w tem i do Polski, gdzie śledzie mrożone są sprzedawane do bezpośredniego spożycia, towar zaś chłodzony w lodzie — do wyrobu t. zw. piklingów.

W tym wypadku, jak widzimy, dzięki swoistym warunkom naturalnym czynności rybaka sprowadzają się jedynie do połowu, a raczej do czerpania śledzi z zamkniętego basenu, i są opłacane na tych samych zasadach, jak praca akordowa rzemieślnika.

Inaczej znów się dzieje przy niektórych połowach dalekomorskich, np. przy połowie śledzi systemem

holenderskim. Tereny połowu śledzi są położone daleko, co najmniej o kilka dni podróży od brzegów Holandji. Nieopłaciłoby się na nie jechać kutrem, obliczonym na stosunkowo małe ilości ryb, któreby się, zresztą, zepsuły podczas zbyt długiej podróży powrotnej. Trzeba więc mieć statek większy i taki, na którymby można było złowione śledzie zaraz solić i składać tymczasowo do beczek, w miarę ich łowienia. To też Holendrzy mają większe statki („lugry“; mogące zmieścić 500—800 beczek i odpowiedni zapas soli) oraz należycie wykwalifikowane załogi rybackie, które umieją śledzie „kakować“, t. j. z nadzwyczajną szybkością i zręcznością usuwać część wnętrzności przez przecięte gardło, i solić do tymczasowego przechowania w beczkach. Załoga nie pobiera pensji, lecz otrzymuje 26% wartości połowów. Jak widzimy, rybak występuje tutaj nietylko jako łowca, ale również jako solarz, t. j. przetwórca towaru, ponosząc ryzyko łowieckie i przemysłowe do spółki z armatorem. Wartość bowiem połowów z każdej podróży jest określana na zasadzie cen, osiągniętych na aukcji w porcie macierzystym za „kantjes“, t. j. beczkę zasolonych na morzu śledzi, a więc na zasadzie faktycznej wartości rynkowej danej partji śledzi. Rybak w tym wypadku jest przedsiębiorcą, korzystającym ze statku i sprzętu armatora jako swego kontrahenta.

Armator występuje tu w roli nietylko właściciela statku, ale również przetwórcy. Chodzi o to, że śledzie w „kantjes“ nie są produktem ostatecznym, lecz



„Aspirant Brun“, nowoczesny statek „trawler“, zbudowany w Niemczech dla Francji na rachunek odszkodowań wojennych. Statek ten posiada chłodnię i zamrażalnię ryb.

raczej półfabrykatem. Mają one coprawda własną cenę rynkową, ustalaną każdorazowo na aukcji, — jednak zbyt ich jest ograniczony. To też na aukcji sprzedaje się po kilka beczek z każdego statku: tylko tyle, aby określić rynkową cenę, na której podstawie oblicza się wartość całej partji. Jest to potrzebne do rozrachunku pomiędzy załogą a armatorem, który po tak ustalonej cenie wykupuje towar od załogi swego statku. Śledzie w „kantjes“ armator następnie — już we własnym zakresie — segreguje, dosala, przepakowuje do beczek handlowych, przetrzymuje w składach podczas okresu fermentacji aż „dojrzeją“ i sprzedaje na wolnym rynku.

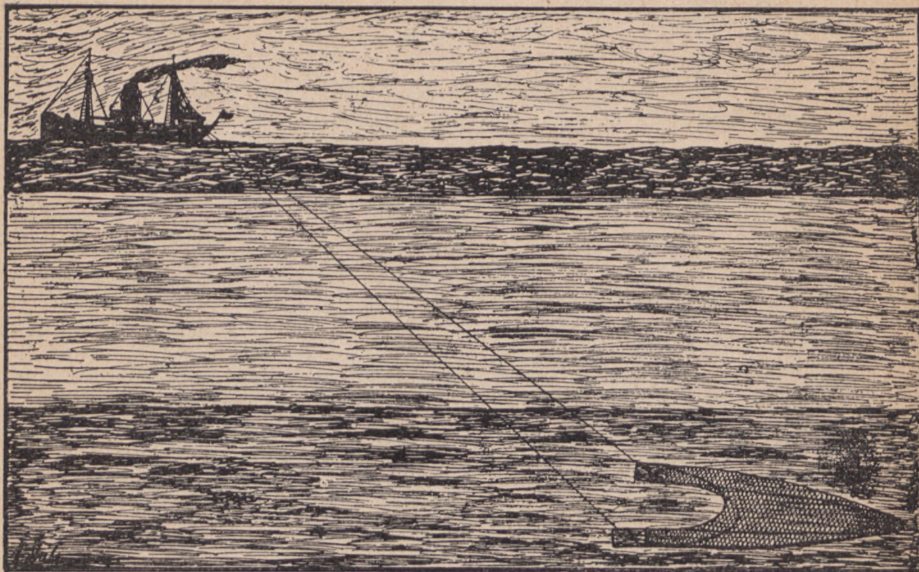
Wskutek tego 74% wartości śledzi morskiego za-

sołu w „kantjes“, które stanowią udział armatora w przedsiębiorstwie po potrąceniu 26% na rzecz załogi, należy pomniejszyć o koszty: eksploatacji statku i bardzo kosztownych sieci, przetwórczych czynności brzegowych, handlowe i generalne. Koszty te są tak duże (stanowią kilkaset tysięcy złotych dla stosunkowo małego przedsiębiorstwa), że czysty zysk armatora rzadko przekracza 5% do 10%, podczas gdy zarobek załogi jest kilkakrotnie wyższy niż na statkach żeglugi.

Inaczej się przedstawia wzajemny stosunek armatora i załogi w szkockiem rybactwie śledziowem, co również się tłumaczy logiką warunków, w jakich się odbywają szkockie połowy i wytwórczość śledzi solonych. Tereny połowów znajdują się w stosunkowo małej odległości od brzegu, dno mają przeważnie skaliste, a więc wymagają tem większej doskonałości w posługiwaniu się kosztowną siecią. Statek musi być odpowiednio mniejszy, zwinny, o silniejszej maszynie dla ułatwienia manewru i szybkiego powrotu, śledzie bowiem są dostarczane w stanie świeżym i są solone przez specjalne przedsiębiorstwa solarskie, nie uczestniczące w ryzyku łowieckiem. Armator w tym wypadku otrzymuje $33^1/_3$% wartości połowu — za statek, a załoga $33^1/_3$% za pracę i $33^1/_3$% za sieć, która stanowi własność załogi, t. j. razem $66^2/_3$%.

W Anglji stosunek podziału jest odwrotny, gdyż wobec warunków, które mniej narażają sieć, armator chętnie bierze na siebie ryzyko, związane z dostarczaniem sieci, i wobec tego jego udział w warto-

6*



Schemat „trałowania".

ści połowu wynosi $66^2/_3\%$, podczas gdy załoga otrzymuje $33^1/_3\%$.

Najbardziej zmechanizowanym sposobem połowu ryb jest połów zapomocą trawla czyli sieci-włoka, ciągnionego przez statek „trawler" o odpowiednio silnej maszynie: 400 do 600 MK i więcej, jeśli statek jest większy i szybszy, jak np. francuskie statki rybackie do połowów dalekomorskich.

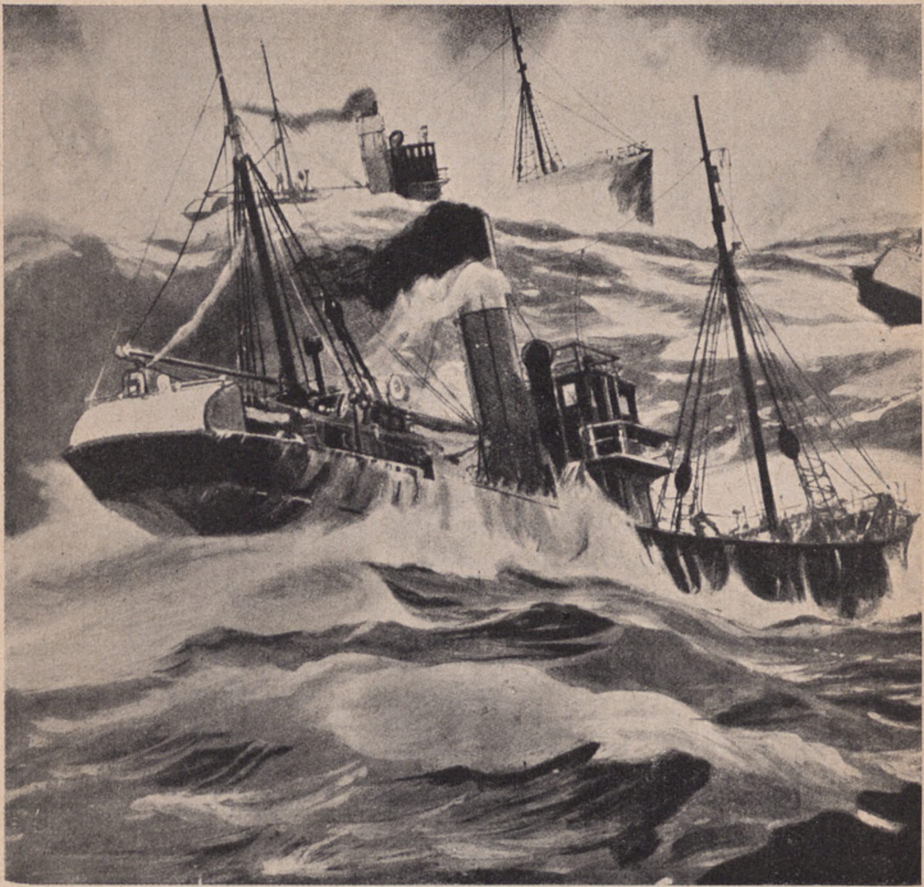
Sposób łowienia trawlem jest wynalazkiem angielskim z końca zeszłego stulecia, udoskonalonym następnie w Niemczech przed wojną światową i w Niemczech najwięcej stosowanym.

Wadą tego sposobu jest możność stosowania go jedynie na ograniczonych głębokościach i przy rów-



Podnoszenie włoka.

nem piaszczystem dnie, zaletą jego „napastliwość“. O ile każda inna sieć jest „zastawiana“ i znajduje się w stanie spokoju, z tem obliczeniem, że ryba wypadkiem znajdzie się wpobliżu i w nią „wpadnie“, o tyle włok „szuka“ ryby aż natrafi bądź na teren



Angielski „trawler" rybacki, uznany przez admirała Jellicoe za najlepszego obrońcę wybrzeży przed łodziami podwodnemi podczas wojny światowej.

obfitujący w ryby, bądź też na migrującą ich gromadę. Szanse są w tym wypadku raczej po stronie łowcy i dlatego połowy włokiem są z zasady znacznie obfitsze niż każdą inną siecią.

Duże ilości ryb, poławianych w krótkim stosun-

kowo czasie, wyłączają możność przerobu ich (np. solenia) na statku siłami załogi. Odwrotnie się przedstawia możność dostarczania ich w stanie świeżym na brzeg, zwłaszcza, że „trawler" jest zaopatrzony w lód, a ostatnio, jak francuskie statki — w chłodnie.

Dowóz jednak znacznych ilości ryb świeżych przez „trawlery" jest celowy tylko wówczas, kiedy port jest przygotowany do przyjmowania takich ilości. Niemcy dlatego rozwinęli u siebie najwcześniej tego typu rybactwo, ponieważ porty ich najwcześniej były przystosowane do gromadzenia wielkich ilości świeżego towaru w chłodniach portowych i ponieważ posiadali bardzo sprawny aparat przewozowo-handlowy nietylko u siebie w kraju, ale i w krajach ościennych oraz rozwinięty przemysł do przetwarzania pozostałego nadmiaru ryb na wszelkiego rodzaju konserwy.

Posługiwanie się włokiem wymaga od kapitana umiejętności zręcznego manewrowania statkiem, podczas gdy od załogi jest wymagana raczej zwykła sprawność marynarska niż umiejętność rybaka, zatrudnionego na statkach innych typów. To też załoga traci tu charakter samodzielnego przedsiębiorcy i spólnika armatora. Jest to załoga najemna, otrzymująca prócz pensji premje od ilości połowów.

W ostatnich kilku latach włok został przystosowany także do użytku przez kutry motorowe przy połowach przybrzeżnych i dalszych.

Na polskiem wybrzeżu ten nowy typ włoka po po-

kazie, urządzonym przez nasze władze rybackie, odrazu się przyjął i jest dziś najbardziej pożądanym przez naszych rybaków sprzętem, którego znaczny na nasze stosunki koszt — 700 do 800 zł. — nie byłby za wielki, gdyby nie okoliczność, że sprzęt ten ma wartość tylko w tym wypadku, gdy się posiada kuter z mocnym silnikiem, co najmniej 30—40 MK. Właśnie kutry z takiemi silnikami są budowane przez Morski Instytut Rybacki w Gdyni i przydzielane poszczególnym rybakom na warunkach spłat długoterminowych. Jak wykazuje kilkoletnie doświadczenie, spłaty te są uiszczane przez rybaków skrupulatnie, a połowy szprotów, śledzików bałtyckich i wątłuszy wzrastają z rekordową szybkością tak, że ilościowo połowy na polskiem wybrzeżu wzrosły 5-krotnie w porównaniu do przedwojennych czasów niemieckich.

Mimo zaopatrywania rybaków w większe kutry i stosowanie przez nich coraz to bardziej nowoczesnego sprzętu, powiększenie połowów nie mogłoby było nastąpić, gdyby nie akcja Rządu w dziedzinie rozbudowy portu rybackiego w Gdyni, posiadającego już dziś opinję jednego z większych i najbardziej nowoczesnego ośrodka rybackiego na Bałtyku. Możność gromadzenia połowów w chłodni rybackiej w Gdyni pobudza rybaków do wytężonej pracy i inwestycyj, możność zaś stałego zaopatrywania się w świeże ryby morskie zkolei pobudza kupców do racjonalizacji handlowego aparatu i metod pracy, a przemysł przetwórczy — do zastępowania surowca zagranicznego surowcem krajowym.

Polska nie jest jedynym z krajów, które się opiekują rybactwem. Wszystkie czynią to w mniejszym lub większym stopniu i w rozmaity sposób: we Francji i w Niemczech przedsiębiorstwa rybackie są wspomagane przez rząd; w Norwegji — jak już wspomniałem — w sezonie śledziowym rząd broni rybaków, przed wyzyskiem przedsiębiorstw wywozowych; Anglja, która jest przysłowiowym krajem liberalizmu gospodarczego, bynajmniej nie jest liberalna jeśli chodzi o rybactwo. Jest to wogóle pierwszy kraj na świecie, który wprowadził przymusową standaryzację produkcji śledzi solonych, przeznaczonych na wywóz. Dzięki tej standaryzacji, śledź angielski zawsze cieszył się najlepszą reputacją na rynkach światowych, co przyczyniało się do ułatwienia zbytu, a więc stwarza naturalny przywilej dla śledziowego rybactwa angielskiego.

Zainteresowanie państwa sprawami rybackiemi tłumaczy się nietylko tem, że rybactwo stanowi podstawę bytu nieraz bardzo znacznej części ludności, ale i tem, że jest najlepszą szkołą wyrabiania pracowników morza, potrzebnych zarówno do obrony wybrzeża, jak i do ekspansji morskiej nazewnątrz.

SPIS RZECZY.

Str.

ROLA WIELKIEGO I MAŁEGO KAPITAŁU W PRZEDSIĘBIORSTWACH MORSKICH 5
Pojęcie wielkiej, małej i miejscowej (lokalnej) żeglugi oraz portu przeładunkowego i handlowego 7

ARMATOR 22
Specjalizacja przedsiębiorstw żeglugowych jako następstwo różnicowania się typu statku morskiego 23
Przedsiębiorstwa, operujące trampami 26
Regularne linje towarowe i towarowo-pasażerskie . . . 33
Linje pasażerskie 38

PRZEDSIĘBIORSTWA PORTOWE 42
A. Obsługujące statek: pilotaż, holownictwo i ratownictwo, szyphandlerka, odkażanie i deratyzacja, doki i warsztaty, stocznie 43
B. Obsługujące statek i towar: maklerka okrętowa, sztauerka. 54
C. Obsługujące towar: agencja celna, ekspedytor, składownictwo, lichterka, aukcje 63

RYBACTWO 75
Rybołówstwo, handel i przetwórczy przemysł rybny . . . 76
Typy przedsiębiorstw rybackich 79
Zainteresowanie państwa w rozwoju rybactwa 89

30,-

Bic : Fdc
Bi Fбm
Bsea : Fbc

2

30.–

GŁÓWNA·KSIĘGARNIA·WOJSKOWA
GKW
WARSZAWA